

Commons/Comune

geografie, luoghi, spazi, città



MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 14 / 2016



Commons/Comune: geografie, luoghi, spazi, città è un volume delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-908926-2-2

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

I contributi pubblicati in questo volume sono stati oggetto di un processo di referaggio a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Hanno contribuito alla realizzazione di questo volume:

Maura Benegiamo, Luisa Carbone, Cristina Capineri, Donata Castagnoli, Filippo Celata, Antonio Ciaschi, Margherita Ciervo, Davide Cirillo, Raffaella Coletti, Adriana Conti Puorger, Egidio Dansero, Domenico De Vincenzo, Cesare Di Feliciantonio, Francesco Dini, Daniela Festa, Roberta Gemmiti, Cary Yungmee Hendrickson, Michela Lazzeroni, Valeria Leoni, Mirella Loda, Alessandra Marin, Alessia Mariotti, Federico Martellozzo, Andrea Pase, Alessandra Pini, Giacomo Pettenati, Filippo Randelli, Luca Simone Rizzo, Patrizia Romei, Venere Stefania Sanna, Lidia Scarpelli, Massimiliano Tabusi, Alessia Toldo, Paola Ulivi



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

L'immagine di copertina è tratta dal volume di Emma Davidson *Omnia sunt communia*, 2015, p. 9 (shopgirlphilosophy.com)

© 2016 Società di Studi Geografici
Via San Gallo, 10
50129 - Firenze

MARCELLO TADINI

IL DIFFICILE EQUILIBRIO TRA SVILUPPO COMPETITIVO E TUTELA DEI BENI COMUNI: IL CASO DELL'AEROPORTO DI MALPENSA E DEL PARCO DEL TICINO

1. INTRODUZIONE. — Alla luce dei riferimenti teorico-metodologici forniti dalla letteratura sul tema, il contributo intende analizzare la problematicità dell'interazione tra l'ambiente naturale tutelato e una grande infrastruttura (aeroporto), utilizzando un approccio di tipo dinamico che considera le evoluzioni temporali che li hanno contraddistinti.

Il caso di Malpensa appare emblematico del difficile equilibrio tra esigenze di sviluppo competitivo del territorio servito e tutela dei beni comuni rappresentati dalle aree naturali protette.

2. BENI COMUNI E AREE NATURALI PROTETTE. — Il tema dei beni comuni ha suscitato negli ultimi decenni un notevole interesse scientifico e culturale e catturato in breve tempo l'attenzione dell'opinione pubblica.

La problematica dei beni comuni è emersa nella letteratura accademica, come nel dibattito politico, a seguito di una trasformazione strutturale dell'economia contemporanea che è senza dubbio legata alla crisi ecologica e alla presa di coscienza dell'esauribilità delle risorse naturali. Questa consapevolezza ha portato alla ribalta la tematica dei beni comuni cosiddetti tradizionali (Vercellone, 2015).

Con l'espressione "*commons* tradizionali", si fa riferimento ad alcune risorse naturali condivise come foreste, pascoli, riserve di pesca, risorse idriche, fauna selvatica.

Grazie al contributo della Ostrom (1990), viene introdotta questa categoria di beni comuni che associano sottraibilità e non escludibilità. La concettualizzazione della nozione di sottraibilità nell'utilizzo accanto a quella di escludibilità mette in luce come la loro intensità possa variare in funzione delle risorse, da debole a elevata, piuttosto che considerarle semplicemente presenti o assenti. Tale innovazione richiama una problematica ecologica e collettiva che era assente nelle nozioni classiche di rivalità e non rivalità nel consumo, come suggerisce il termine *common pool resource* che fa riferimento all'equilibrio tra stock e flussi necessario per garantire la riproduzione di una risorsa (Gentilucci *et al.*, 2015).

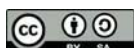
Una caratteristica che li riguarda è pertanto la fragilità: essi infatti sono soggetti a rischi e catastrofi per ragioni interne ma anche e soprattutto a causa dell'azione dell'uomo.

I beni comuni "naturali", cioè l'insieme delle risorse naturali e dei servizi che gli ecosistemi offrono all'uomo, risultano assai vulnerabili in quanto presentano delle soglie di utilizzo che, se vengono oltrepassate, non possono più rigenerarsi.

Per queste ragioni, i beni comuni naturali, secondo la definizione della Commissione Rodotà (2007), sono una categoria di beni a "titolarità diffusa la cui fruizione collettiva deve essere garantita". E tale garanzia sostanziale è motivata dalla scarsità e dal rischio di depauperamento di questi beni, che dunque vanno tutelati anche per le future generazioni.

In quanto sottraibili, queste risorse possono essere soggette ad uno sfruttamento eccessivo, se non sono gestite rispettando regole adeguate, in un appropriato contesto istituzionale.

A questo proposito va segnalato come i recenti approfondimenti sul tema dei beni comuni abbiano messo in evidenza l'importanza del passaggio concettuale dai *commons* tradizionali ai cosiddetti *new commons*. Questi ultimi, secondo alcuni autori (Berge, 2006; Hesse, 2008, Pieraccini, 2015), possono riferirsi a risorse naturali per le quali sono emerse nuove forme di utilizzo o nuove regole istituzionali, come ad esempio le aree protette.



Alla luce di questi contributi, le aree protette possono essere viste come una nuova forma di beni comuni a causa dei diversi obiettivi e dei differenti beneficiari rispetto ai beni comuni tradizionali. Se lo scopo di questi ultimi è lo sfruttamento sostenibile delle risorse, l'obiettivo primario di questi nuovi *commons* è la conservazione della natura e la tutela della biodiversità. E se nel caso dei *commons* tradizionali gli utenti locali sono i principali beneficiari della risorsa, in quelli nuovi i beneficiari sono il grande pubblico e le generazioni future (Pieraccini, 2015).

3. AEROPORTI E AMBIENTE NATURALE TUTELATO. — Gli obiettivi strategici di un aeroporto sono quelli di rendere maggiormente accessibile un'area e di amplificare le sue capacità di interscambio. Tuttavia gli scali aeroportuali recano con sé alcune forme di impatto tipiche (Sgorbati *et al.*, 2012).

In primo luogo richiedono per l'esercizio l'occupazione di superfici molto ampie e, poiché sono nodi di scambio modale, generano consistenti movimentazioni di mezzi terrestri e di velivoli che sono fonte di impatti sull'area interessata.

Se si considera il forte incremento delle attività aeroportuali generato negli ultimi decenni dalla costante crescita della domanda e dell'offerta di trasporto aereo a livello mondiale, appare evidente come esso abbia prodotto rilevanti effetti sui territori limitrofi agli scali e in particolare nei casi in cui siano presenti aree naturali protette.

Lo sviluppo degli aeroporti determina positivi effetti economici nonché benefici per il consumatore, tuttavia è anche fonte di impatto sull'ambiente circostante lo scalo. Tale impatto ha una dimensione esclusivamente locale e può essere distinto in due ambiti: *air side*, in cui la principale sorgente di inquinamento acustico e atmosferico è rappresentata dai movimenti degli aeroplani, e *land side*, in cui il traffico di superficie da e verso l'aeroporto genera congestione sulle strade e inquinamento atmosferico (Panetta, 2003).

Negli anni più recenti, l'organizzazione e le azioni dei movimenti sociali hanno portato all'attenzione dell'opinione pubblica e delle amministrazioni i temi delle esternalità negative prodotte dalla presenza degli scali e dagli ampliamenti degli stessi (Suau, Pallares-Barbera, 2007). Per la geografia economica questo non è un ambito inesplorato (Tomkins *et al.*, 1998; Espey, Lopez, 2000; Cohen, Coughlin, 2003), tuttavia, a causa della crescente importanza delle espansioni aeroportuali, è diventato sempre più rilevante e dibattuto a livello politico e accademico. Tradizionalmente la pianificazione degli sviluppi aeroportuali ha incentrato l'attenzione solamente su elementi interni all'aeroporto, come le caratteristiche dell'offerta e le previsioni di domanda e altre variabili aeronautiche, ingegneristiche ed economiche. Ma il quadro attuale degli aeroporti presenta nuove condizioni che non possono essere affrontate con metodi tradizionali dal momento che nuove variabili esterne sono divenute intrinseche al processo decisionale (Graham, Guyer, 1999). Da un lato lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali è collegato all'esigenza di aumentare la competitività di una regione e di sviluppare le sue potenzialità dall'altro può essere dannoso per l'ambiente circostante e per la popolazione locale (Suau, Pallares-Barbera, 2007).

L'incremento, o semplicemente la presenza di un servizio di trasporto aereo presso un aeroporto, genera effetti su differenti aspetti del territorio in cui l'aeroporto è localizzato; che possono essere classificati in (Siciliano, Vismara, 2007):

- impatto ambientale;
- impatto sociale;
- impatto economico/turistico.

Alcuni studi sul tema (*ibidem*; Aviation Environment Federation, 2008) hanno evidenziato come l'impatto ambientale sia determinato dalla combinazione dell'impatto generato dalla presenza stessa dell'aeroporto (ecologico, geologico, idrologico, paesaggistico, sulla biodiversità, ecc.) e uno di tipo derivato, cioè quello provocato da ogni singolo movimento (decollo/atterraggio, operazioni di movimentazione, flussi di traffico) che è principalmente acustico e atmosferico.

Risulta chiaro pertanto come le espansioni degli aeroporti non possano essere guidate soltanto da fattori di natura economica, ma anche e soprattutto da considerazioni di carattere sociale ed ecologico, secondo un approccio “olistico” che sappia bilanciare efficacemente effetti positivi ed esternalità negative, riducendole ad un livello accettabile (Panetta, 2003).

Quanto detto vale in particolare nel caso in cui l'aeroporto risulti vicino o addirittura confinante con una o più aree naturali protette: in questo scenario appaiono evidenti gli impatti generati dallo scalo e le difficoltà nel tutelare i beni comuni rappresentati dalle suddette aree.

In realtà, come suggerisce Rose (1986), un esame più approfondito della relazione tra nodi aeroportuali e aree protette, evidenzia un conflitto tra beni comuni.

Secondo l'autore vi sono beni che non sono di proprietà comune, ma costituiscono tuttavia una risorsa comune a una collettività. Sono tutti quei beni che, pur essendo sottoposti a regimi proprietari (pubblici o privati), sono realizzati e finalizzati per consentire l'accesso a una moltitudine di soggetti. Le conclusioni tratte da Rose sono riferite ad un'analisi sulle infrastrutture stradali ma si possono applicare anche alle infrastrutture aeroportuali (Nespor, 2013).

Secondo Hess (2006) quelle infrastrutture che sono state riconcettualizzate come beni comuni sono riconducibili alla categoria dei “nuovi” beni comuni.

Pertanto, alla luce di quanto affermato dalla letteratura, nel caso di aeroporti situati presso aree naturali protette si configura uno scenario in cui coesistono due tipologie di *new commons* che perseguono tuttavia finalità differenti e quindi sono caratterizzati da un evidente rapporto di conflittualità.

4. MALPENSA: EVOLUZIONE DELL'AEROPORTO E CONVIVENZA CON IL PARCO DEL TICINO. — La competitività di un territorio è determinata dalla sua accessibilità: è indubbio che una struttura come un aeroporto fornisca un contributo determinante in termini di accessibilità ma è altrettanto vero che impatta in modo significativo sull'ambiente naturale. Ciò vale in particolare per lo scalo di Malpensa data la sua localizzazione all'interno di un parco regionale.

Per comprendere le ragioni della dicotomia che si è andata creando tra esigenza di incremento dell'accessibilità territoriale e tutela delle aree naturali (intese come beni comuni) è necessaria un'analisi dell'evoluzione della struttura nel tempo e delle esigenze di protezione delle aree naturali limitrofe.

Come suggerisce Lapini (2004), il destino aeronautico di Malpensa era stato segnato già agli inizi del Novecento con una serie di attrezzature militari sorte su aree demaniali. Durante la Seconda Guerra Mondiale venne realizzata una pista in asfalto e calcestruzzo e, a partire dal 1948, cominciarono i primi voli civili.

Con l'inizio degli anni Sessanta venne completata la struttura aeroportuale: lo scalo infatti fu dotato di una pista di 3.915 metri con orientamento a 350° (l'attuale 35R) sulla traccia della pista già esistente, più una seconda pista parallela (posta 805 metri più a ovest) della lunghezza di 2.628 metri. L'aerostazione fu posta tra le due piste in testata nord (l'attuale Terminal 2). A partire dalla fine degli anni Sessanta cominciò a prendere forma una coalizione di attori che chiedeva la protezione del fiume Ticino e delle brughiere circostanti, attraverso la creazione di un parco (Centemeri, 2013).

Si delinearono pertanto due visioni del territorio di Malpensa (quella del grande aeroporto e quella del grande parco) sorte in contemporanea e a cui corrispondevano interpretazioni dei beni comuni diametralmente opposte. A seguito dell'incremento significativo dei movimenti generati dallo scalo (e del relativo inquinamento atmosferico e acustico) e del parallelo sviluppo di una maggiore attenzione per il rispetto dell'ambiente naturale, cominciò a emergere con evidenza la conflittualità ambientale.

L'elemento peculiare e caratterizzante di Malpensa risiedeva proprio nel fatto che si trattava di uno scalo intercontinentale il cui sedime risultava ricompreso totalmente all'interno del Parco lombardo della Valle del Ticino (istituito nel 1974) e confinante con l'area adibita a parco naturale all'interno del parco stesso (Saino, 1998) (Fig. 1).

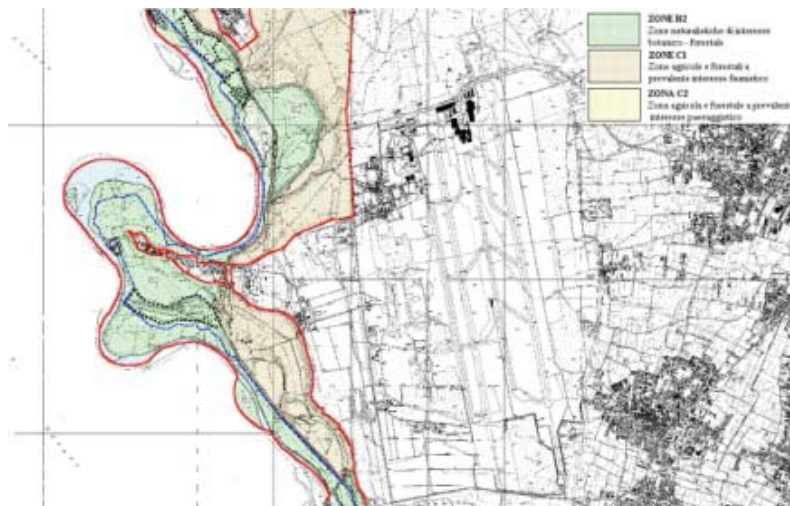


Fig. 1 – L’aeroporto di Malpensa e l’area adibita a parco naturale del Parco lombardo della Valle del Ticino.
 Fonte: nostra elaborazione da Parco lombardo della Valle del Ticino, 2013.

Il Parco fu istituito, non come ambito di emergenza eccezionale, ma ispirandosi ad una visione complessiva di governo di un intero ecosistema in cui coesistono aree naturali, foreste, zone agricole con aree urbanizzate e con l’aeroporto (*ibidem*). Pertanto parco e scalo vivono in un regime di coabitazione e di stretta interazione fin dagli anni Settanta e di conseguenza in una condizione di continua tensione volta alla ricerca di un delicato equilibrio in grado di soddisfare contemporaneamente le esigenze di tutela dei beni comuni naturali e quelle di sviluppo competitivo dell’area.

La crescita dei volumi di traffico portò all’elaborazione di progetti di espansione definiti nei primi anni Settanta che tuttavia non passarono alla fase operativa a causa delle resistenze delle amministrazioni locali e del governo nazionale e delle difficoltà dovute alla crisi energetica del 1973.

Nel corso del decennio successivo, l’urgenza di una soluzione di respiro sovra-nazionale per il potenziamento di Malpensa e l’opposizione all’ampliamento dello scalo da parte del territorio locale trovarono la mediazione della Regione Lombardia che consentì di pervenire ad un accordo su un’estensione “ragionevole” dello scalo, intesa come compromesso (Centemeri, 2013) tra gli impatti ambientali generati a scala locale e l’incremento dell’accessibilità aerea dell’area vasta servita dallo scalo. La soluzione arrivò nel 1985 con la legge nazionale per l’ampliamento e la modernizzazione degli aeroporti di Roma e Milano e il successivo piano di espansione (Malpensa 2000) elaborato da SEA (che prevedeva un flusso annuale massimo di 12 milioni di passeggeri e 600mila tonnellate di merce) che venne approvato dal Ministero dei Trasporti nel 1987 (Pizzi, 2000).

Questa fase progettuale fu caratterizzata da un’insufficiente considerazione degli impatti ambientali e lasciò spazio a quella esecutiva (a partire dal 1990) anche in assenza degli ulteriori approfondimenti sugli effetti ambientali richiesti dalla Regione Lombardia (Tadini, 2015).

Nel 1994 si registrò l’iniziativa del governo italiano di inserire Malpensa 2000 nelle reti di trasporto trans-europee (TEN-T); ciò implicava che lo scalo si trasformasse in *hub*, cioè un polo di attrazione di un traffico (passeggeri e merci) originato altrove e smistato per le varie destinazioni finali, configurandosi come perno fondamentale di un network di rotte continentali e intercontinentali. Questa scelta incontrò una forte opposizione del territorio locale anche in ragione del fatto che la questione degli impatti ambientali venne trascurata e l’attenzione spostata sulle opere di compensazione e mitigazione (*ibidem*).

Nell’ottobre del 1998 venne inaugurato il nuovo scalo (a conclusione di un *iter* di ampliamento durato circa quindici anni) caratterizzato dalla presenza del Terminal 1 nella porzione ovest del sedime (dotato di due satelliti) e, come immediata conseguenza, il traffico generato passò da 3,5 milioni nel

1997 a 5,5 milioni nel 1998 a 16,8 milioni di passeggeri nel 1999; ciò va interpretato come un segnale della necessità di una struttura in grado di soddisfare una domanda rimasta inespressa fino a quel momento ma nel contempo anche del superamento del limite individuato dalla Regione come valore soglia per il contenimento degli impatti locali (*ibidem*).

La realizzazione dell'ampliamento rese particolarmente evidente la conflittualità ambientale derivante dall'inquinamento acustico dei territori sorvolati ma anche da quello atmosferico derivante dagli scarichi dei velivoli e dalla difficoltà nel tutelare l'area verde circostante lo scalo (con riferimento sia alla flora sia alla fauna), destinata a parco regionale (*ibidem*).

Negli anni immediatamente successivi (in particolare tra il 2002 e il 2004), anche a seguito dell'aumento della sensibilità per la tutela dei beni comuni naturali maturata a livello europeo, si sono registrati il riconoscimento nel 2002 della Valle del Ticino nel suo insieme (piemontese e lombardo) come Riserva della Biosfera dall'UNESCO, l'istituzione nel 2003 della Zona di protezione speciale (ZPS) denominata Boschi del Ticino (20.566 ettari) e coincidente con l'area a Parco Naturale del Parco lombardo del Ticino e, nel 2004, il riconoscimento del Sito di importanza comunitaria (SIC) "Brughiera del Dosso" (454 ettari), situato a nord-ovest del sedime aeroportuale.

Quindi nelle immediate vicinanze dello scalo sono aumentate le aree definibili come nuovi beni comuni ribadendo la necessità della ricerca da parte delle comunità locali del difficile equilibrio tra esigenze contrastanti. Nel contempo Malpensa registrò un forte incremento del traffico, trainato dalla crescita mondiale del trasporto aereo e dalla forte domanda dell'area servita, in particolare nel periodo 2002-2007 (nel 2007 lo scalo ha raggiunto il valore record di 23,88 milioni di passeggeri). Ciò indusse SEA a pensare ad un ulteriore ampliamento dello scalo, con la realizzazione della terza pista. Il progetto relativo venne presentato nel 2006.

L'ipotesi di un'ulteriore estensione del sedime aeroportuale e di un significativo incremento dei voli suscitò la forte opposizione dei comuni limitrofi, dei comitati locali di cittadini e dell'Ente Parco in ragione anche del fatto che l'attenzione per i nuovi beni comuni rappresentati dalle aree naturali tutelate non trovava adeguato riconoscimento.

Nonostante nel 2008 si assistesse al crollo del traffico di Malpensa a causa della crisi economica mondiale e del *de-hubbing* di Alitalia (1), l'anno successivo SEA elaborò il *masterplan* di sviluppo dello scalo che venne sottoposto a valutazione di impatto ambientale (VIA): l'*iter* ebbe inizio a maggio del 2011 e, a seguito delle osservazioni dei soggetti locali e delle valutazioni ministeriali, portò ad una sospensione del procedimento ad aprile del 2013 e ad un ritiro dell'istanza a luglio del 2014.

Tra gli elementi che hanno portato alla scelta di abbandonare la suddetta procedura di VIA ha giocato un ruolo determinante l'opposizione delle istituzioni locali e dei comitati di cittadini: dallo scontro puro e dalla sola visione campanilistica si è passati alla capacità di far emergere le criticità di un'ulteriore espansione dello scalo evidenziandone l'incompatibilità con la necessità di conservazione di alcuni tratti tipici dei territori limitrofi, riconosciuti anche a livello europeo come beni comuni da tutelare.

L'ampliamento del sedime aeroportuale e la realizzazione della terza pista, con il relativo consumo di suolo e gli ulteriori impatti in termini di inquinamento acustico e atmosferico, possono essere considerati gli elementi critici che hanno contribuito ad accrescere la consapevolezza del ruolo attribuito alle aree naturali protette confinanti con lo scalo.

5. CONCLUSIONI. — Come evidenziato in precedenza, l'aeroporto di Malpensa e il Parco lombardo del Ticino vivono in un regime di coabitazione e di stretta interazione fin dagli anni Settanta e di conseguenza in una condizione di continua tensione volta alla ricerca di un delicato equilibrio in grado di soddisfare contemporaneamente le esigenze di tutela dei beni comuni naturali e quelle di sviluppo

(1) Nel 2008 Alitalia, travolta da una crisi finanziaria in parte indotta dalla scelta di mantenere due basi operative a Milano e Roma, abbandona Malpensa che vede così naufragare le sue aspirazioni di *hub* di riferimento della compagnia di bandiera.

competitivo dell'area. La recente storia di crescita ed espansione dello scalo ha evidenziato come abbiano prevalso le esigenze di sviluppo e come, solamente negli ultimi anni, alla luce delle riflessioni sul valore dei beni comuni e del mutamento di atteggiamento da parte della comunità locale, si sia assistito ad un maggior bilanciamento tra le due esigenze contrapposte.

L'analisi delle trasformazioni che hanno caratterizzato l'aeroporto ha evidenziato un processo di territorializzazione complesso che ha determinato, come sottolinea Centemeri (2013), due diverse fasi del rapporto Malpensa/territorio avvenuta negli anni: la prima di opposizione per la mancanza di democrazia delle scelte a cui ha fatto seguito una volontà di "appropriazione" dei beni comuni dell'area, al fine di evidenziare l'incompatibilità con le recenti proposte di ampliamento del sedime aeroportuale.

Solamente assicurando la partecipazione della collettività alle scelte che riguardano l'assetto e le trasformazioni delle aree protette sarà possibile una gestione che non violi la natura di beni comuni (Graziani, 2012). Questi ultimi infatti hanno una specificità: possono essere gestiti in maniera più efficiente, innovativa e sostenibile dalle comunità di riferimento, cioè le istituzioni pubbliche locali affiancate dai comitati di cittadini e dalle associazioni. Ciò vale anche per il territorio di Malpensa e le vicende degli ultimi anni sembrano aver portato alla luce questa consapevolezza.

BIBLIOGRAFIA

- AVIATION ENVIRONMENT FEDERATION, *Airports and Planning*, London, AEF, 2008.
- BERGE E., "Protected areas and traditional commons: Values and institutions", *Norwegian Journal of Geography*, 60, 2006, n. 1, pp. 65-76.
- CENTEMERI L., "L'aeroporto nel parco", *Zapruder*, 30, 2013, pp. 84-93.
- COHEN J., COUGHLIN C., "Congestion at airports: The economics of airport expansions", *Federal Reserve Bank of St. Louis Review*, 2003.
- ESPEY M., LOPEZ H., "The Impact of airport noise and proximity on residential property value", *Growth and Change*, 31, 2000, n. 3, pp. 408-419.
- GENTILUCCI E., GIULIANI A., VERCELLONE C., "Una nuova tipologia dei beni pubblici e comuni fondata sul concetto di sottraibilità", in BRIA F., ARMSTRONG K. (a cura di), *Managing the Commons in the Knowledge Economy*, D-Cent Project, VII Programma quadro dell'Unione europea, 2015, pp. 28-30.
- GRAHAM B., GUYER C., "Environmental sustainability, airport capacity and European air transport liberalization: Irreconcilable goals?", *Journal of Transport Geography*, 7, 1999, pp. 165-180.
- GRAZIANI C.A., "Parchi e beni comuni", *Convegno SEL*, Adria, 21 gennaio 2012.
- HESS C., *Mapping the new commons*, 12° conferenza biennale della International Association for the study of the commons, Cheltenham, 14-18 luglio 2008.
- LAPINI G., "Il sistema aeroportuale milanese e la sua storia", *Storia di Milano*, marzo 2004, <http://www.storiadimilano.it>.
- NESPOR S., "Tragedie e commedie nel nuovo mondo dei beni comuni", *Rivista giuridica dell'ambiente*, 6, 2013, pp. 665-684.
- OSTROM E., *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.
- PANETTA G.U., *Il trasporto aereo e lo sviluppo sostenibile: i programmi di espansione degli aeroporti tra spinte economiche e vincoli ambientali*, Working paper, gennaio 2003, <http://www.logisticaeconomica.unina.it>.
- PIERACCINI M., "Democratic legitimacy and new commons: Examples from English protected areas", *International Journal of the Commons*, 9, 2015, n. 2, pp. 552-572.
- PIZZI A., *Malpensa 2000. Un'idea, un progetto, una realtà*, Milano, Giorgio Mondadori Editore, 2000.
- ROSE C.M., *The Comedy of the Commons: Commerce, Custom, and Inherently Public Property*, Faculty Scholarship Series, 1986, n. 1828, http://digitalcommons.law.yale.edu/fss_papers/1828.
- SAINO L., "La Malpensa e il Parco del Ticino", *Rivista del Coordinamento Nazionale dei Parchi e delle Riserve Naturali*, 23, 1998, pp. 49-52.
- SGORBATI G., BASSANINO M., LANZANI G., "Gli impatti degli aeroporti nelle aree urbane e metropolitane: esperienze lombarde", in SISTEMA NAZIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE, *Qualità dell'ambiente urbano. VIII Rapporto. Focus su porti, aeroporti e interporti*, 2012, pp. 135-149.
- SICILIANO G., VISMARA M., "Gli effetti turistici del trasporto aereo low cost", in IX Riunione scientifica della Società Italiana Economisti dei Trasporti, Napoli, 3-5 ottobre 2007.
- SUAU P., PALLARES-BARBERA M., "Overcoming airport capacity and environmental tensions at Barcelona airport and in future airport development strategies", in First Airneth Annual Conference. Airneth/GARS research workshop *Optimal Use of Scarce Airport Capacity*, The Hague, 13 aprile 2007.

- TADINI M., *Grandi infrastrutture e conflittualità: il caso dell'aeroporto di Malpensa*, in CAPINERI C., DE VINCENZO D., DINI F., LAZZERONI M., RANDELLI F (a cura di), *Memorie Geografiche. Oltre la globalizzazione: Conflitti/Conflicts*, Società di Studi Geografici, 2015, n. 13, pp. 211-217.
- TOMKINS J., TOPHAM N., TWOMEY J., WARD R., "Noise versus access: The impact of an airport in an urban property market", *Urban Studies*, 35, 1998, n. 2, pp. 243-258.
- VERCELLONE C., "Comune e beni comuni tra teoria e storia. Elementi per un'introduzione metodologica", in BRIA F., ARMSTRONG K. (a cura di), *Managing the Commons in the Knowledge Economy*, D-Cent Project, VII Programma quadro dell'Unione europea, 2015, pp. 6-12.

Università del Piemonte Orientale; marcello.tadini@uniupo.it

RIASSUNTO: Il contributo analizza l'interazione problematica tra l'ambiente naturale tutelato e un aeroporto di grandi dimensioni, utilizzando un approccio di tipo dinamico che considera le evoluzioni temporali che li hanno contraddistinti. Il caso di Malpensa appare emblematico del difficile equilibrio tra esigenze di sviluppo competitivo del territorio servito e tutela dei beni comuni rappresentati dalle aree naturali protette.

SUMMARY: The paper analyzes the problematic interaction between the protected natural environment and an airport of great dimensions, using a dynamic approach that considers the temporal evolution of both of them. The case of Malpensa seems emblematic of the difficult balance between the territorial competitive development and the commons (represented by natural areas) protection.

Parole chiave: beni comuni, aree protette, Malpensa, Parco del Ticino

Keywords: commons, protected areas, Malpensa, Ticino Park