

DIPARTIMENTO DI STORIA CULTURE CIVILTÀ - DISCI

**CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN
GEOGRAFIA E PROCESSI TERRITORIALI**

**Infrastrutture, città e conflitti: il caso dell'Aeroporto Marconi di
Bologna e della zona Pescaraola**

Tesi di laurea magistrale in Geografia urbana

Relatore

Prof. Andrea Zinzani

Presentata da

Luca Tonini

Correlatrice

Ing. Letizia Caroscio

III Appello marzo 2026

Anno Accademico 2024/2025

Sommario

Introduzione	3
Cap. 1. Spazio urbano, infrastrutture e conflittualità	11
1.1 Città globali e infrastrutture: potere, flussi e governance.....	11
1.2 Gli aeroporti come infrastrutture strategiche nello spazio urbano contemporaneo	20
1.3 Trasformazioni urbane e attrattività turistica.....	26
1.4 Infrastrutture aeroportuali, conflittualità e giustizia socio-ambientale.....	30
Cap. 2. Economia, infrastrutture e strategia aeroportuale in Emilia-Romagna	34
2.1 Città, reti, infrastrutture in Emilia-Romagna.....	35
2.2 Politiche pubbliche e strategia aeroportuale regionale	39
2.3 Il caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna.....	43
Cap. 3. Obiettivi, metodologia e metodi della ricerca	46
3.1 La ricerca sociale qualitativa in geografia.....	46
3.2. Obiettivi e domande di ricerca	48
3.3 Metodologia, metodi ed etica della ricerca.....	53
Cap. 4. Pescaraola e l'Aeroporto: voci dal territorio	59
4.1 Attori, soggettività e territorio di Pescaraola.....	59
4.2 Problematiche socio-ambientali e percezioni.....	66
4.3 Impatti percepiti da Pescaraola dell'Aeroporto Marconi	72
4.4. Rivendicazioni, mobilitazioni e visione di futuro per Pescaraola	80
Conclusioni.....	84
Bibliografia.....	91

Introduzione

Negli ultimi decenni, le trasformazioni dell'economia globale e l'affermarsi del paradigma neoliberista hanno inciso in maniera profonda sulla configurazione degli spazi urbani e sulle forme di governance territoriale. Le città sono divenute nodi strategici dei flussi globali di capitale, merci, persone e informazioni, assumendo un ruolo centrale nei processi di accumulazione economica e di riorganizzazione spaziale del capitalismo contemporaneo. In questo quadro, le infrastrutture della mobilità, e in particolare gli aeroporti, si configurano come dispositivi fondamentali attraverso cui questi processi si materializzano nello spazio urbano, producendo effetti economici, ambientali e sociali spesso fortemente diseguali sui territori.

La letteratura di geografia urbana ha ampiamente mostrato come la produzione dello spazio non sia un processo neutro, bensì il risultato di rapporti di potere e di strategie di valorizzazione economica. Autori come Sassen (1994), Harvey (2001, trad. it. 2018, 2012, 2016), Castells (2004) e Brenner (2013, 2018) hanno evidenziato il ruolo delle città come nodi della globalizzazione economica e come luoghi in cui si condensano le contraddizioni del capitalismo globale, mettendo in luce la relazione tra competitività, crescita economica e giustizia sociale. In questo contesto, le grandi infrastrutture rappresentano veri e propri dispositivi politici e simbolici utilizzati dal potere, in quanto capaci di riorganizzare i territori, ridefinire le gerarchie spaziali, e, infine, generare conflittualità.

La riflessione di Sassen (1994) sulle città globali ha evidenziato il ruolo delle metropoli come centri di gestione dell'economia globale, in quanto sedi di funzioni avanzate di comando e coordinamento, e nodi strategici delle reti transnazionali. Harvey (2001, trad. it. 2018, 2012, 2016) ha approfondito il nesso tra capitalismo e produzione dello spazio urbano, mostrando come le politiche urbane neoliberali e le grandi operazioni infrastrutturali costituiscano strumenti centrali per l'accumulazione capitalistica, ma anche terreni di conflittualità per affermare il diritto alla città. Castells (2004) ha messo in luce il carattere reticolare e informazionale dello spazio urbano contemporaneo, attraversato contemporaneamente da processi di inclusione nei flussi globali e, al contempo, di esclusione territoriale. Brenner (2013, 2018), infine, ha proposto di superare una concezione ristretta della città per adottare la

prospettiva dell'urbanizzazione planetaria, in cui i processi urbani si estendono ben oltre i confini tradizionali dell'ambiente costruito, articolandosi attraverso corridoi infrastrutturali, reti logistiche e sistemi di connessione globale.

All'interno di questo quadro teorico, le infrastrutture della mobilità assumono un ruolo centrale. Le infrastrutture si configurano come elementi fondamentali nella produzione dello spazio urbano e nella costruzione delle gerarchie spaziali: infatti, organizzano la circolazione dei flussi, rendono governabili i territori e contribuiscono a definire quali spazi diventano centrali e quali vengono marginalizzati. In questo senso, come mostrano i contributi di Larkin (2013) e Amin (2014), le infrastrutture sono dispositivi materiali e simbolici, architetture della circolazione e infrastrutture "vive", capaci di modellare l'esperienza quotidiana, le relazioni sociali e le forme di politicizzazione dello spazio.

Tra queste infrastrutture, gli aeroporti occupano una posizione particolarmente rilevante, in quanto rappresentano nodi strategici dell'urbanizzazione contemporanea come punti di intersezione tra reti globali e territori, dispositivi attraverso cui si condensano logiche economiche, politiche e narrative del potere. L'aeroporto diventa così un'infrastruttura che contribuisce attivamente alla riorganizzazione dello spazio urbano, alla costruzione dell'immaginario della città globale e alla competizione tra città per l'attrazione di flussi turistici, logistici e finanziari. Allo stesso tempo, la crescente centralità degli aeroporti rende particolarmente visibili le contraddizioni del modello urbano neoliberale. L'espansione delle infrastrutture aeroportuali produce infatti impatti ambientali e sociali rilevanti, che tendono a concentrarsi in modo diseguale su specifici territori e comunità: il rumore, l'inquinamento atmosferico, il consumo di suolo e la pressione infrastrutturale, che diventano elementi strutturali dell'esperienza quotidiana delle popolazioni che vivono in prossimità degli aeroporti, trasformando queste infrastrutture in luoghi generatori di conflittualità socio-ambientali.

In questo quadro, i conflitti che emergono intorno alle infrastrutture aeroportuali vanno interpretati come dimensioni costitutive della produzione dello spazio urbano contemporaneo: le grandi opere di mobilità tendono a concentrare intorno a loro promesse di sviluppo, strategie di valorizzazione economica e pratiche di governo tecnicizzate, rendendo al contempo evidenti le disuguaglianze socio-ambientali che questi processi producono, oltre a porre un tema importante di partecipazione del territorio alle scelte di governance. I conflitti legati alla costruzione di nuovi aeroporti, o all'espansione di quelli esistenti, mettono in luce la tensione

tra scale diverse: da un lato, la scala globale delle politiche di attrattività, della competizione tra città e dei flussi economici; dall'altro, la scala locale della vita quotidiana e dell'esperienza vissuta degli impatti sociali e ambientali. In questo conflitto si inseriscono le mobilitazioni delle comunità locali, che trasformano l'infrastruttura da oggetto tecnico a questione politica, contestandone sia gli impatti materiali, sia le modalità attraverso cui le decisioni vengono prese e legittimate. Come mostrano casi emblematici analizzati dalla letteratura, quali Notre-Dame-des-Landes da Pieper (2013) in Francia e Milano Malpensa da Centemerì (2013) in Italia, i conflitti intorno agli aeroporti assumono spesso la forma di una politicizzazione del territorio. Infatti, non si limitano solo alla difesa da specifici fattori esterni, ma articolano una critica più ampia ai modelli di sviluppo, alle pratiche di governance politica e alla marginalizzazione delle istanze locali nei processi decisionali. In questi contesti, il conflitto diventa un momento di produzione di sapere territoriale, di costruzione di identità collettive e di rivendicazione del diritto alla città e alla giustizia socio-ambientale. In questa prospettiva, l'analisi dei conflitti legati agli aeroporti consente di leggere le infrastrutture come spazi attraversati da rapporti di potere e come luoghi in cui si confrontano visioni diverse del futuro di uno specifico spazio urbano. Analizzare il conflitto significa dunque interrogare le modalità attraverso cui lo spazio viene governato, chi ha il potere di decidere sulle trasformazioni territoriali e come i costi e i benefici dello sviluppo vengono distribuiti nello spazio urbano.

In quest'ottica, gli aeroporti possono essere letti come spazi in cui si materializzano le tensioni fondamentali del capitalismo urbano contemporaneo: tra connessione globale e marginalità locale, tra crescita economica e qualità della vita, tra governance tecnicizzata e rivendicazioni di giustizia socio-ambientale e di partecipazione. Analizzare gli aeroporti significa dunque interrogare le forme di potere, di governo del territorio e di produzione dello spazio che caratterizzano le città contemporanee.

A partire da questo quadro teorico, la presente tesi si propone di analizzare il ruolo delle infrastrutture aeroportuali come elementi strategici nella produzione dello spazio urbano contemporaneo, concentrandosi sul caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna e sulla zona di Pescaraola, periferia a nord-ovest di Bologna, inserita nel Quartiere Navile. L'obiettivo di questa ricerca è indagare come i processi di espansione e potenziamento dell'Aeroporto Marconi incidano sul territorio, e quali impatti producano su Pescaraola in termini di qualità della vita e conflittualità socio-ambientale.

La scelta del caso studio dell'Aeroporto Marconi di Bologna risponde alla sua rilevanza strategica all'interno del sistema infrastrutturale dell'Emilia-Romagna e al suo stretto rapporto con un'area residenziale densamente abitata: Pescaraola. Bologna rappresenta il nodo centrale del sistema policentrico di città della regione e un punto di snodo fondamentale per i flussi nazionali e internazionali turistici e logistici. L'espansione dell'Aeroporto Marconi ha generato, negli ultimi anni, un crescente conflitto socio-ambientale legato all'inquinamento acustico e atmosferico, al consumo di suolo e alla percezione di una governance poco partecipativa delle scelte politiche e infrastrutturali riguardanti i suoi piani di sviluppo.

In generale, negli ultimi decenni, infatti, il trasporto aereo ha assunto un ruolo sempre più centrale nei processi di globalizzazione economica, nella riorganizzazione delle reti di mobilità e nella competizione tra città per attrarre capitali. Questa tesi indaga, approfondendo con il caso studio dell'Aeroporto Marconi e Pescaraola, come gli aeroporti si configurano come veri e propri dispositivi di potere, capaci di incidere profondamente sulle trasformazioni urbane, sui modelli di sviluppo e sulle relazioni tra scala locale e scala globale. In questo senso, gli aeroporti rappresentano nodi strategici attraverso cui si articola la gestione di flussi economici, finanziari, politiche pubbliche e processi di valorizzazione territoriale. L'Aeroporto Marconi di Bologna è parte di questo processo.

La crescente centralità degli aeroporti, in generale, ha prodotto un'intensificazione degli impatti socio-ambientali nelle aree circostanti, rendendo sempre più frequenti e visibili i conflitti tra infrastrutture aeroportuali e comunità locali. Il rumore, l'inquinamento atmosferico, le trasformazioni urbanistiche e la pressione infrastrutturale diventano elementi quotidiani dell'esperienza di chi abita in prossimità delle infrastrutture aeroportuali, ponendo interrogativi fondamentali sulla distribuzione dei costi e dei benefici dello sviluppo. In questo quadro, gli aeroporti si affermano come luoghi strategici per osservare le tensioni tra crescita economica e giustizia socio-ambientale.

Il caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna si colloca pienamente all'interno di queste dinamiche, in quanto è al centro sia di una strategia di crescita e sviluppo, ma anche di un crescente conflitto socio-ambientale con i residenti di Pescaraola. Negli ultimi anni, lo scalo aeroportuale di Bologna ha conosciuto una crescita rapida e significativa del numero dei passeggeri, sostenuta in larga parte dall'espansione dei voli low-cost e dal rafforzamento del ruolo di compagnie come Ryanair. Questa crescita è stata accompagnata da una narrazione che presenta l'aeroporto come motore di sviluppo economico, attrattività territoriale e connessione

globale della città e della regione. Parallelamente, si è intensificato un conflitto socio-ambientale con le aree urbane limitrofe, in particolare con la zona di Pescaraola, che risulta una delle più esposte agli impatti diretti dell'infrastruttura.

La zona di Pescaraola rappresenta un'area urbana caratterizzata da una storia articolata di trasformazioni residenziali, infrastrutturali, e delle attività produttive, essendosi sviluppata in stretta relazione con queste e assumendo, nel tempo, un ruolo sempre più marginale all'interno delle gerarchie spaziali e urbane di Bologna. Pescaraola presenta una densa presenza di abitazioni, attività produttive e infrastrutture, che contribuisce a definirne una configurazione spaziale frammentata e una qualità della vita segnata e influenzata da criticità ambientali e carenza di servizi, dalla mobilità ai servizi socio-educativi. A ciò si affianca una percezione diffusa di marginalità rispetto ai principali processi di valorizzazione urbana che hanno interessato altre parti della città, in particolare il centro storico e le aree maggiormente coinvolte nelle politiche di rigenerazione urbana e attrattività, in particolar modo turistica. In questo senso, Pescaraola è diventata una zona urbana in cui si concentrano funzioni considerate "incompatibili" con gli obiettivi di valorizzazione simbolica e turistica della città, ma fondamentali per il suo funzionamento economico. La prossimità con l'Aeroporto Marconi rappresenta uno degli elementi più rilevanti di questa situazione, in quanto il rumore degli aerei e l'inquinamento atmosferico incidono direttamente sulla vita quotidiana degli abitanti, innestandosi su condizioni di vita già segnate da criticità di diverso tipo. Tali impatti vanno letti come parte di un più ampio processo di distribuzione, in questo caso diseguale, dei costi dello sviluppo urbano, in cui alcuni territori vengono sistematicamente chiamati ad assorbire gli impatti negativi prodotti dalle strategie di crescita economica e di sviluppo infrastrutturale.

In questo quadro, Pescaraola può essere interpretata come un territorio esposto e vulnerabile per la sua collocazione geografica e anche per la posizione che occupa all'interno delle dinamiche di governance urbana e dell'infrastruttura. La limitata possibilità di incidere sui processi decisionali che riguardano l'espansione dell'aeroporto e la gestione dei suoi impatti contribuisce a rafforzare un senso di esclusione e di distanza dalle istituzioni.

Dal punto di vista metodologico, invece, la tesi adotta un approccio qualitativo, fondato su interviste semi-strutturate, osservazione sul campo e analisi documentale. L'analisi si sviluppa con l'intento di mettere in relazione i processi strutturali dell'economia globale con le loro evidenze territoriali e con le forme di conflittualità che emergono a livello locale. La tesi si colloca, dunque, nel solco della geografia urbana e della geografia delle infrastrutture. La scelta

della metodologia, approfondita nel terzo capitolo, risponde alla necessità di comprendere il conflitto aeroportuale come processo sociale e politico radicato nei vissuti quotidiani e nelle relazioni di potere che attraversano il territorio.

A partire da questo quadro, la tesi si articola attorno a tre domande di ricerca:

- la principale, indaga quali sono gli impatti della crescita e dell'espansione dell'Aeroporto Marconi sulla comunità locale di Pescaraola e sul territorio metropolitano di Bologna;
- la seconda, quali problematiche vengono percepite come più rilevanti dai residenti e dai comitati locali in relazione all'aeroporto e alle trasformazioni urbanistiche in corso;
- la terza, in che modo gli abitanti e le realtà organizzate del quartiere interpretano e affrontano il conflitto socio-ambientale legato alla presenza dell'infrastruttura.

Queste domande permettono di intrecciare l'analisi degli impatti materiali con quella delle percezioni, delle narrazioni e delle pratiche di mobilitazione territoriale.

La prima domanda di ricerca - *Quali sono gli impatti della crescita e dell'espansione dell'Aeroporto Marconi sulla comunità locale di Pescaraola e sul territorio metropolitano di Bologna?* - mira a interrogare gli effetti materiali e territoriali dello sviluppo aeroportuale, andando oltre una lettura meramente tecnica degli impatti. In linea con il quadro teorico della geografia urbana analizzata nel primo capitolo, questa domanda consente di considerare come i processi di espansione e di crescita economica dell'Aeroporto producano una distribuzione diseguale dei costi e dei benefici dello sviluppo, evidenziando il ruolo dell'infrastruttura come dispositivo di produzione dello spazio urbano. L'attenzione agli impatti ambientali, sociali e infrastrutturali permette così di mettere in relazione le strategie di crescita economica con le condizioni di vita delle popolazioni residenti e con le trasformazioni delle periferie urbane.

La seconda domanda - *Quali sono i principali problemi percepiti dai comitati di residenti di Pescaraola in relazione ai piani di espansione dell'Aeroporto Marconi e alle trasformazioni urbanistiche in corso nel quartiere?* - introduce una prospettiva centrata sui vissuti quotidiani, sulle percezioni e sulle narrazioni degli attori locali. Questa domanda si colloca nel solco dell'approccio qualitativo alla ricerca, per riconoscere il valore delle conoscenze territoriali prodotte dal basso e per analizzare come gli impatti dell'infrastruttura vengano interpretati e politicizzati dai residenti.

La terza domanda - *In che modo i comitati di residenti di Pescaraola interpretano e affrontano i problemi e i conflitti socio-ambientali legati all'Aeroporto Marconi?* - consente di analizzare il conflitto come processo sociale e politico. In questa prospettiva, le pratiche di mobilitazione, le forme di organizzazione collettiva e le rivendicazioni avanzate dai comitati di residenti e dalle realtà sociali e associative del territorio diventano strumenti attraverso cui interrogare le modalità di governance urbana. Questa domanda permette inoltre di leggere il conflitto come momento di produzione di sapere territoriale e di rivendicazione di giustizia socio-ambientale e diritto alla città.

Nel loro insieme, le tre domande di ricerca consentono di intrecciare livelli diversi di analisi e di collocare il caso di Pescaraola all'interno di un più ampio dibattito sulle infrastrutture come dispositivi di potere e sui conflitti urbani come momenti centrali di emersione delle contraddizioni del modello urbano neoliberale. Attraverso questo approccio, la tesi intende mostrare come la conflittualità socio-ambientale legata agli aeroporti incarni momenti costitutivi per processi urbani più democratici e fondati sulla giustizia socio-ambientale.

La tesi è strutturata in quattro capitoli:

- il primo capitolo ricostruisce il quadro teorico di riferimento, analizzando il rapporto tra città, infrastrutture e capitalismo globale;
- il secondo capitolo approfondisce il ruolo degli aeroporti come infrastrutture strategiche nello spazio urbano contemporaneo e il loro legame con i processi di turistificazione e attrattività e competitività urbana;
- il terzo capitolo è dedicato alla metodologia utilizzata per affrontare questa ricerca;
- il quarto capitolo mette in relazione le testimonianze dirette raccolte da residenti, attivisti, membri dei comitati locali, un consigliere del Quartiere Navile, per evidenziare le dinamiche di potere, i conflitti e le possibili alternative di governo del territorio.

Nonostante la rilevanza strategica dell'Aeroporto Marconi nel sistema regionale e nazionale, e la persistenza del conflitto con i residenti di Pescaraola, il rapporto tra questa grande infrastruttura e il territorio urbano circostante è rimasto a lungo marginale nella produzione scientifica, soprattutto nell'ambito della geografia urbana, pur essendo Pescaraola un territorio abitato, attraversato da relazioni di potere, disuguaglianze e pratiche di resistenza e mobilitazione collettiva. È a partire da questa mancanza che prende forma questa ricerca, che

si propone di analizzare il rapporto tra Aeroporto Marconi e Pescaraola come lente per evidenziare processi più ampi di produzione dello spazio urbano.

Attraverso questo percorso, la tesi intende contribuire al dibattito della geografia urbana mostrando come i conflitti legati agli aeroporti siano momenti centrali di emersione delle contraddizioni del modello urbano neoliberale e di rivendicazione di giustizia socio-ambientale e del diritto alla città.

Cap. 1. Spazio urbano, infrastrutture e conflittualità

1.1 Città globali e infrastrutture: potere, flussi e governance

Quando si parla di città, si parla di spazi che ospitano più di quattro miliardi di persone. Secondo l'ONU (2018), infatti, il processo di urbanizzazione globale sta crescendo in forte rapidità e si prospetta un incremento di persone che vivono in contesti urbani da qui al 2050 fino al 68 per cento. Per rispondere a tale aumento demografico risulta inevitabile un'espansione delle città per favorire questo processo, con delle conseguenze inevitabili in termini di impatto ambientale, soprattutto legato ai processi di produzione e di consumo, un impatto significativo sul suolo e sulla biodiversità, ma un impatto anche in termini di distribuzione delle risorse.

Per leggere questo fenomeno, a partire dalla riflessione di Saskia Sassen (1994) si può introdurre il concetto di *città globali* come categoria fondamentale per iniziare a comprendere le trasformazioni dello spazio urbano contemporaneo. Secondo Sassen le città globali sono *luoghi strategici per la gestione dell'economia globale, la produzione dei servizi avanzati e lo svolgimento delle operazioni finanziarie; sono anche i luoghi chiave per l'insediamento delle strutture che provvedono ai servizi avanzati e alle telecomunicazioni, due fattori indispensabili per la gestione delle attività economiche globali* (1994, p. 48).

L'analisi dell'autrice nasce negli anni Novanta del XX secolo, in un contesto di ristrutturazione profonda dell'economia globale, successivamente alla crisi del fordismo e alla diffusione del paradigma neoliberista. Il processo di crescente integrazione delle economie locali e nazionali e di internazionalizzazione delle stesse, la globalizzazione dell'economia con le sue caratteristiche di liberalizzazione dei mercati ed espansione delle tecnologie dell'informazione, ha determinato proprio in quegli anni una trasformazione radicale dello spazio urbano costruendo una nuova geografia economica: le città, da quel momento, non sono più solo agglomerati di popolazione e attività economiche, bensì si sono affermate come nodi strategici di una rete globale di flussi di capitali, merci e persone. Le città sono, quindi, in questa analisi, nodi centrali delle reti economiche globali. Nelle città metropolitane, secondo Sassen (1994), si concentrano così le sedi della finanza, i centri amministrativi e decisionali delle grandi imprese, i servizi avanzati alle aziende e le infrastrutture delle telecomunicazioni, ovvero quegli elementi fondamentali come funzioni di comando e di coordinamento della nuova economia globale.

Seguendo la prospettiva di Sassen, le grandi infrastrutture della mobilità, come gli aeroporti, potrebbero essere elementi da approfondire in quanto garantiscono la connessione tra i diversi centri di comando nella rete globale di flussi di capitali, merci e persone.

La dimensione della città, in questo quadro, emerge dunque come punto di osservazione strategico per poter leggere le trasformazioni dell'economia globale, essendo allo stesso tempo sede di produzione e prodotto delle dinamiche economiche globali, oltre che lo spazio in cui le tendenze economiche e di sviluppo tecnologico si materializzano e si fissano. Le città globali sono quindi piattaforme di connessione che organizzano e gerarchizzano i flussi globali, produttrici di nuove geografie urbane ed economiche che si basano sull'inclusione ed esclusione di alcuni spazi piuttosto che altri. Le città globali sono quindi luoghi dove si produce e allo stesso tempo si gestisce la globalizzazione economica e i conflitti che porta con sé.

La lettura di Sassen (1994) è di aiuto per analizzare successivi contributi di geografia urbana mirati ad approfondire il nesso tra capitalismo e produzione dello spazio, e si può integrare con alcune letture importanti di David Harvey (2012, 2016, 2001 trad.it. 2018) e Manuel Castells (2004). Entrambi gli autori, negli anni in cui hanno analizzato i processi urbani in relazione alla trasformazione dell'economia globale, hanno approfondito diversi aspetti dell'economia urbana e della produzione di valore nello spazio metropolitano.

Se Sassen pone l'accento sul ruolo strategico delle città nei processi globali di ristrutturazione economica, Harvey aiuta a scovare le logiche capitalistiche ed escludenti che strutturano la produzione dello spazio urbano. David Harvey approfondisce queste dinamiche introducendo, in *Geografia del dominio* (2001, trad. it. 2018), il concetto di *compressione spazio-temporale*, per descrivere come il capitalismo tenda a superare le barriere geografiche e temporali attraverso l'innovazione tecnologica, i trasporti e la finanza globale: *L'esperienza del tempo e dello spazio sono state regolarmente trasformate in modo radicale. Osserviamo un esempio particolarmente forte di questo tipo di trasformazione radicale a partire dal 1970: l'impatto delle telecomunicazioni, il trasporto con i cargo, la containerizzazione del trasporto stradale, ferroviario e marittimo, lo sviluppo dei mercati di future, il sistema bancario elettronico e i sistemi di produzione computerizzati. [...] il mondo si sente improvvisamente molto più piccolo e gli orizzonti temporali su cui possiamo pensare l'azione sociale diventano decisamente più brevi* (p. 11-12).

Si evince che, negli ultimi decenni, i contributi della geografia urbana si sono concentrati soprattutto sulle trasformazioni dello spazio urbano in relazione alle trasformazioni dell'economia globale. David Harvey, autore di diversi libri di geografia urbana ed economica e di economia politica, è uno degli autori di riferimento grazie ai suoi studi sulle disuguaglianze economiche e sociali e sulle loro radici nel sistema economico capitalista. Ha incentrato diversi libri sulla condizione materiale di vita delle persone nello spazio urbano e su come questo sia oggetto di speculazione da parte di attori economici capitalistici. In *Geografia del dominio*, Harvey (2001, trad. it. 2018) approfondisce il nesso tra sistema capitalistico e produzione dello spazio, considerando il capitalismo come elemento fondativo della produzione dello spazio urbano e quindi delle città. Alla globalizzazione economica, secondo l'autore, si accompagnano processi di differenziazione sociale ed economica.

Il processo di compressione spazio-temporale, dunque, per Harvey riduce le distanze tra i luoghi e accelera i ritmi della circolazione di capitali, merci, persone e informazioni, rendendo lo spazio urbano il luogo dove tali trasformazioni si materializzano. Le città globali diventano così i nodi principali di questo sistema, in quanto capaci di concentrare infrastrutture, funzioni strategiche di comando e di coordinamento di connessioni.

Allo stesso tempo, Harvey (2001, trad. it. 2018) sottolinea come la produzione dello spazio urbano non sia neutra, bensì risponda a logiche di accumulazione capitalistica: la costruzione di nuove infrastrutture o di grandi progetti di rigenerazione urbana rappresenta una forma di estrazione di valore dallo spazio. Un esempio è la cattura delle rendite di monopolio, intese come accumulazioni di ricchezza dovute allo spazzare via la concorrenza economica: *ecco cosa sono spesso le macchine per la crescita urbana: l'orchestrazione dei processi di investimento e la fornitura di investimenti pubblici chiave nel luogo e nel momento giusti, al fine di promuovere il successo nella concorrenza interurbana e interregionale* (2001 trad. it. 2018, p.33-34). Anche in *Città ribelli. I movimenti urbani dalla Comune di Parigi a occupy Wall Street*, Harvey (2012) sottolinea come *il capitalismo necessita di processi urbani per assorbire l'eccedenza di capitale che costantemente produce* (p. 23), evidenziando come le città siano effettivamente spazi di accumulazione capitalistica.

Tali processi sono particolarmente evidenti nelle politiche urbane neoliberali, che portano le amministrazioni locali a competere sul mercato globale per attrarre investimenti, eventi e flussi, adottando logiche aziendalistiche nella gestione e promozione dello spazio urbano, pubblico e privato. In questa cornice, le infrastrutture diventano simboli di modernità e competitività, veri

e propri dispositivi di potere attraverso cui le città cercano di scalare le gerarchie urbane globali. Tra queste infrastrutture e opere di accumulazione di valore, gli aeroporti possono essere emblematici in quanto possono essere visti come tentativi delle città di catturare quote di valore attraverso la competizione su flussi turistici, logistici e finanziari. Per Harvey (2012), dunque, la crisi del fordismo unitamente alla diffusione del paradigma economico neoliberista hanno reso lo spazio urbano un terreno strategico per la valorizzazione capitalistica. Al contempo, Harvey (2016), in *Il capitalismo contro il diritto alla città*, sottolinea come lo spazio urbano sia pure un terreno di contesa conflittuale: *Rivendicare il diritto alla città significa rivendicare una forma di potere decisionale sui processi di urbanizzazione e sul modo in cui le nostre città sono costruite e ricostruite, agendo in modo diretto e radicale* (p. 9).

Le città, dunque, sia per Harvey (2001, trad. it. 2018, 2012, 2016) che per Sassen (1994), sono strumenti attivi e strategici per l'accumulazione capitalistica e per l'estrazione di valore: la costruzione di aeroporti, autostrade, nuovi quartieri risponde a esigenze di mobilità o vivibilità, ma soprattutto diventa una modalità attraverso cui il sistema economico capitalista trova spazi di valorizzazione e di riproduzione economica. In questo senso, le infrastrutture come gli aeroporti possono configurarsi come dispositivi fondamentali per la connessione dei centri di potere economico ma soprattutto per la competizione sul mercato delle diverse città per attrarre investimenti, eventi e flussi di capitale.

Un ulteriore contributo fondamentale per la geografia urbana proviene dalla riflessione di Manuel Castells (2004), che nelle sue analisi sullo sviluppo urbano nell'epoca della globalizzazione economica ha messo in luce come le trasformazioni dello spazio urbano siano profondamente legate all'affermarsi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Per l'autore, la globalizzazione non si spiega soltanto attraverso i processi economici e finanziari, ma anche attraverso l'emergere della cosiddetta *società dell'informazione*, una nuova forma sociale data dalla crescente integrazione spazio-temporale delle diverse parti del pianeta. In questo quadro, le città si configurano come nodi fondamentali di una rete globale di connessioni, nelle quali circolano capitali e merci, ma anche e soprattutto informazioni e conoscenza.

Per Castells (2004), dunque, la nozione di *città globale*, divenuta di uso comune dagli anni Novanta, *non è riferibile a un luogo in particolare, quanto piuttosto all'articolazione globale fra specifici segmenti di varie metropoli* (p.58). Secondo questo ragionamento bisogna dunque

diversificare la nozione di città e riconoscere che nello spazio urbano esiste una differenziazione dello spazio in senso funzionale.

La trasformazione dello spazio va inserita nel più ampio contesto di una trasformazione sociale complessiva; lo spazio non è un riflesso della società, ma un'espressione di essa, dimensione fondamentale inseparabile dal generale processo di organizzazione e sviluppo sociale (Castells, 2004, p.50).

Se, quindi, la forma dello spazio è prodotta dalla globalizzazione economica, allora con essa porta disuguaglianze e forme di dominio. Lo spazio, essendo un'espressione della società, porta con sé le contraddizioni sociali, economiche e ambientali del sistema economico, riproducendo in termini spaziali le disuguaglianze. Secondo Castells (2004), *la nuova realtà urbana sembra dominata da un doppio movimento, di inclusione dei network transterritoriali e di esclusione da essi, in virtù della progressiva separazione degli spazi* (p.53).

Negli ultimi anni, Neil Brenner, professore di Geografia urbana all'Università di Harvard, ha contribuito ulteriormente al rinnovamento della geografia urbana: in particolare, analizzando *Theses on Urbanization* (2013) e *Debating Planetary Urbanization* (2018), si nota come Brenner abbia proposto, nei suoi lavori, di superare il paradigma teorico fondato esclusivamente sullo studio delle città per adottare una prospettiva fondata sul concetto di *planetary urbanization*, ovvero urbanizzazione planetaria. Secondo questa prospettiva, i processi di urbanizzazione non possono più essere compresi esclusivamente riferendosi agli agglomerati di popolazione e all'ambiente costruito nell'urbano, poiché questi processi, per la loro estensione, hanno determinato un progressivo dissolversi della tradizionale dicotomia tra urbano e rurale. L'urbanizzazione si deve riferire dunque sempre di più all'interconnessione tra gli spazi, ai corridoi infrastrutturali, alle reti logistiche. Lo spazio urbano diventa dunque immediatamente uno spazio globale: non possiamo più riferirci alla città come un sistema chiuso, ma come un nodo della riorganizzazione spaziale del sistema capitalistico.

Adottare il concetto di *planetary urbanization*, tuttavia, non significa pensare che i processi di urbanizzazione siano omogenei nei diversi territori; in *Debating planetary urbanization*, infatti, Brenner (2018) discute il concetto elaborato, accogliendo le critiche arrivate al contributo: Brenner insiste sulla natura differenziata e diseguale manifestata in modo specifico nei diversi contesti territoriali dei processi di urbanizzazione, ad esempio differenziando Nord e Sud globale. Connotando l'urbanizzazione planetaria come processo di cui le forme e conseguenze si articolano in modo differente nei diversi contesti, si può anche teorizzare come

l'urbanizzazione diventi un campo conflittuale, in quanto di contesa tra diverse rivendicazioni politiche come quelle legate al diritto alla città e alla giustizia socio-ambientale.

Non abbiamo mai sostenuto che lo studio dell'urbanizzazione planetaria richieda di privilegiare l'analisi strutturale e di ignorare il tessuto della vita quotidiana, delle mobilitazioni dei movimenti sociali e delle lotte in corso per plasmare e riplasmare il tessuto urbano del mondo. Il nostro lavoro intende contribuire a illuminare i contesti in cambiamento entro cui tali mobilitazioni e lotte si sviluppano, così come la sempre più elevata posta in gioco in un mondo segnato da un'urbanizzazione generalizzata, da una forte instabilità geopolitica e da crisi economiche e ambientali che si intrecciano e si rafforzano reciprocamente (p. 577).

Lo spazio urbano diventa dunque un oggetto di contesa politica e conflittuale: trasformare le condizioni di vita urbane equivale, secondo l'autore, a mettere in discussione l'intera struttura economica e sociale del capitalismo globale.

Per Brenner (2018), quindi, parlare di urbanizzazione planetaria significa anche ripensare la teoria urbana stessa: abbandonare il paradigma teorico che riduce la città a una categoria spaziale chiusa, e concepire invece l'urbanizzazione come processo costitutivo del capitalismo contemporaneo e come orizzonte politico della trasformazione sociale da esso indotto. In questo senso, la sua riflessione si collega direttamente ai lavori degli autori e autrici citati precedentemente, aggiornandone la portata teorica e proponendo una lettura della globalizzazione economica come una vera e propria trasformazione complessiva dello spazio urbano.

Questo approccio apre una prospettiva fondamentale per comprendere le infrastrutture come gli aeroporti, ma anche il modo in cui esse producono e materializzano potere, disuguaglianza e conflittualità nello spazio urbano contemporaneo.

Alle riflessioni di Sassen (1994), Harvey, Castells (2001, trad. it. 2018, 2012, 2016) e Brenner (2013, 2018) possiamo aggiungere i contributi di autori di geografia urbana come Celata, Rossi e Vanolo; questi autori hanno contribuito ad aggiornare la prospettiva critica sullo spazio urbano, analizzando le trasformazioni prodotte dalle politiche neoliberali e dalla crescente competizione tra città e territori.

Filippo Celata (2007, 2008, 2009) offre una prospettiva preziosa per concepire lo spazio con una concettualizzazione di relazione, superando l'idea di unità territoriale chiusa e statica: le città sono nodi di reti di produzione e di scambio, all'interno di una riorganizzazione dei

processi economici globali. In *Geographic Marginality* (2007), Celata discute il termine “distanza”, sottolineando come sia una categoria che va riformulata:

In un'epoca di globalizzazione e nella società dell'informazione, la stessa nozione di distanza dovrebbe essere riformulata, poiché diventa relativa e quasi immateriale. Le località non dovrebbero limitarsi ad aumentare l'accessibilità e a ridurre le distanze fisiche. Piuttosto, dovrebbero valorizzare quelle risorse endogene che riducono il peso dell'accessibilità fino ad annullarlo, e comunicare l'immagine di un turismo unico e facilmente fruibile (p. 45).

L'autore, in questa citazione, si riferisce al tema del turismo e a come il settore si è notevolmente espanso a partire proprio dalla riduzione dell'importanza della distanza nel poter raggiungere mete turistiche. L'autore, inoltre, distingue chiaramente accesso e accessibilità, riferendosi a come i territori debbano concentrarsi sulla qualità delle relazioni nello spazio (le risorse endogene), più che nel facilitare l'accesso e dunque la possibilità di raggiungere la meta, inevitabilmente tramite infrastrutture della mobilità.

In questa prospettiva le politiche di sviluppo locale assumono il ruolo di strumenti di costruzione di nuove gerarchie spaziali che favoriscono alcuni luoghi competitivi piuttosto che altri. Le infrastrutture, in questo senso, sono dispositivi che strutturano le relazioni economiche e le connessioni territoriali. Un'infrastruttura come l'aeroporto, dunque, può essere interpretata come un nodo centrale di questa rete relazionale, capace di attrarre investimenti e di consolidare la posizione strategica di un territorio all'interno delle dinamiche globali. Questa riflessione si connette alle analisi sviluppate dallo stesso autore ne *L'individuazione di partizioni del territorio nelle politiche di sviluppo locale in Italia: ipotesi interpretative* (2008), dove Celata esamina il ruolo delle politiche territoriali nel disegnare la geografia dello sviluppo a livello locale assumendo una svolta territorialista, dunque un'attenzione maggiore al territorio sia come attore che come risorsa. Questo processo è uno strumento di valorizzazione del territorio, attraverso cui gli attori locali in questione producono o legittimano identità territoriali definite, funzionali alle politiche di sviluppo e di marketing territoriale: *Il gioco di forze che si produce intorno alla zonizzazione del territorio non esprime solo una battaglia per il controllo fisico dello spazio ma, prima ancora, esso agisce sullo spazio della rappresentazione e all'interno del “discorso” politico (p.12).*

La scala locale si afferma dunque, con Celata (2008), un campo di contesa, politica e discorsiva, che potenzialmente genera conflittualità socio-ambientali.

Le riflessioni di Ugo Rossi e Alberto Vanolo (2024), invece, contribuiscono a inquadrare le trasformazioni dello spazio urbano come elementi che determinano un cambio di paradigma

nella governance locale. Le città europee, per gli autori, hanno progressivamente adottato logiche imprenditoriali, aziendalistiche e competitive nella gestione dello spazio urbano per attrarre investimenti nel proprio territorio, e al contempo hanno sviluppato un potere autonomo anche dagli Stati-nazione.

Con la globalizzazione, gli spazi urbani si sono configurati come nodi di una moltitudine di reti che operano a diverse scale e delineano nuove spazialità, essendo l'urbanizzazione un fenomeno planetario come abbiamo visto con Brenner, ma con esiti multiformi. Rossi e Vanolo (2024) descrivono un modello di governo del territorio urbano che fa della pianificazione urbana un campo di tensione politica: dagli anni Novanta, gli autori individuano forme di governo locale di tipo sempre più imprenditoriale che mettono a valore i processi di urbanizzazione come motore di crescita economica: è la nuova strategia di sviluppo urbano, volta a promuovere l'immagine urbana e a competere nel mercato globale degli investimenti. La politica dell'immagine urbana seleziona alcuni luoghi e valori piuttosto che altri, determinando dunque un processo di selezione netto. Le spazialità del governo locale, con questi processi, eccedono così la dimensione locale per arrivare ad una molteplicità di scale geografiche in stretta connessione tra loro.

Questa progressiva espansione su scala globale è ciò che determina, per gli autori, una nuova politica urbana che è a tutti gli effetti la materializzazione del neoliberismo negli spazi urbani, portando cambiamenti nelle forme di governo locale, ponendo il tema della partecipazione, della giustizia sociale, del diritto alla città in senso conflittuale. Gli autori, nel libro, richiamano più volte Lefebvre (1968) e Harvey (2016) sul diritto alla città, concettualizzandolo come potente discorso in grado di mobilitare l'azione politica e sulla capacità di incidere sui processi costitutivi degli spazi urbani, come visto in precedenza con Harvey (2001, trad.it. 2018, 2012, 2016). La logica neoliberale di sviluppo urbano produce geografie della disuguaglianza, in cui la distribuzione di risorse, infrastrutture e servizi è orientata verso obiettivi di valorizzazione economica piuttosto che verso la coesione socio-territoriale.

In sintesi, i contributi di Sassen (1994), Harvey (2001, trad.it. 2018, 2012, 2016), Castells (2004), Brenner (2013, 2018), Celata (2007, 2008, 2009), Rossi e Vanolo (2024) offrono un quadro importante per comprendere come la globalizzazione, il neoliberismo e la riorganizzazione spaziale del capitalismo abbiano trasformato le città in nodi strategici di connessione e di potere. Le infrastrutture, e tra queste in particolare gli aeroporti, possono rappresentare un punto di convergenza teorica tra questi processi: possono, infatti, essere concepiti come dispositivi materiali e simbolici che condensano logiche economiche, politiche

e narrazioni del potere, costituendosi a tutti gli effetti come strumenti di governo dello spazio urbano attraverso cui si producono nuove gerarchie spaziali, si generano impatti sociali e ambientali e, infine, si orientano i flussi globali di capitale.

In questo senso, comprendere il ruolo delle infrastrutture aeroportuali nel quadro delle città contemporanee significa interrogare le forme di potere e di governance locale che rivelano le contraddizioni fondamentali del capitalismo urbano: la tensione tra crescita e disuguaglianza, tra connessione globale e marginalità locale, tra sviluppo economico e giustizia socio-ambientale e diritto alla città.

1.2 Gli aeroporti come infrastrutture strategiche nello spazio urbano contemporaneo

Dal paragrafo 1.1, si può constatare che i contributi di geografia urbana negli ultimi decenni, partendo da un'analisi della trasformazione e ristrutturazione dell'economia globale, arrivano a definire gli spazi urbani, le città, come i nuovi centri dell'economia, funzionali al comando e alla gestione della globalizzazione economica neoliberista. A partire da questa constatazione, si può inserire il tema delle infrastrutture, per ampliare il ragionamento e cercare applicazioni concrete. In questo quadro, il tema delle infrastrutture può diventare un elemento fondamentale per comprendere le modalità di produzione dello spazio e dell'economia. Le infrastrutture come gli aeroporti si possono, dunque, indicare come dispositivi di potere e come vettori di gerarchizzazione socio-spaziale, in quanto sono dispositivi centrali nella produzione dello spazio, nell'organizzazione del potere e nella costruzione dell'immaginario urbano.

Secondo Brian Larkin (2013), in *The politics and poetics of infrastructure*, le infrastrutture sono le forme materiali che organizzano la vita sociale e politica, sono parti di reti dei flussi di beni, persone o idee e ne permettono lo scambio attraverso lo spazio. Le infrastrutture modellano la natura stessa della rete, ne costituiscono quella che l'autore chiama “*architettura della circolazione*” (p.328), essendo ciò che regge la società moderna. Le infrastrutture, dunque, per Larkin (2013), sono sia cose che le loro relazioni, ne rendono possibile il movimento e ne determinano le modalità, e con esse le gerarchie spaziali e lo spazio urbano: *Per Marx, le tecnologie infrastrutturali non erano semplicemente oggetti materiali, ma mettevano in atto esse stesse il corso della storia, poiché l'industria costituiva un sistema di macchine che, nel processo di sviluppo storico, eliminava i “mali ereditati” e le “sopravvivenze passive” (p. 91). Le infrastrutture erano dunque parte integrante dell'organizzazione dell'economia di mercato e del concetto di progresso, elemento centrale del pensiero liberale (p.332).*

La prospettiva di Larkin (2013) evidenzia come le infrastrutture siano veri e propri sistemi materiali e simbolici che producono spazialità e forme di potere. Come sottolinea Larkin, ogni infrastruttura è il risultato di un assemblaggio di diversi elementi che operano come forma di governo.

Anche Ash Amin (2014), in *Lively infrastructure*, propone di leggere le infrastrutture come componenti vive e sensibili della città, capaci di modellare le relazioni sociali, le identità e l'esperienza urbana.

A volte le infrastrutture sono state interpretate come sistemi di approvvigionamento, altre volte come simboli di futuro, oppure come progetti di costruzione del sociale, suscitando diversi tipi di commenti positivi o negativi da parte degli scienziati sociali su come l'essere umano venga immaginato come complemento della dimensione materiale. (p.137).

Nella prospettiva di Amin, l'infrastruttura consiste in una forma di vita urbana: Amin parla di “*lively infrastructures*” per descrivere la dimensione in cui le infrastrutture diventano spazi di interazione e di politicizzazione, in grado di produrre appartenenze, conflitti e nuove collettività.

Alla luce di queste riflessioni, è possibile leggere le infrastrutture come elementi strategici di produzione dello spazio urbano, in grado di organizzare la circolazione di merci, capitali e persone e la connessione e la visibilità dei territori. Come sottolineano Graham e Marvin (1993) in *Utility networks and urban planning: An issue agenda*, interrogando la relazione tra pianificazione territoriale e sviluppo dei servizi pubblici, il processo di urbanizzazione contemporanea è plasmato da reti infrastrutturali, che sono in grado anche di separare e differenziare gerarchicamente gli spazi, se non sono distribuiti con logiche di giustizia sociale piuttosto che di profitto: è il caso di servizi pubblici di base come i sistemi idrici, quelli di gestione dei rifiuti, i servizi elettrici, del gas e delle telecomunicazioni, ma è un'ipotesi sovrapponibile anche alle infrastrutture più strettamente intese come si vuole evidenziare con questa tesi, soprattutto rispetto agli aeroporti.

Infatti, in questo quadro teorico, il caso degli aeroporti può assumere una rilevanza particolare, perché negli ultimi decenni, gli aeroporti sono emersi come una delle infrastrutture strategiche più importanti per comprendere le trasformazioni dello spazio urbano: concependolo non soltanto come mero luogo di transito, l'aeroporto si configura oggi, dunque, come nodo centrale delle reti globali, per la riorganizzazione economica globale e la riorganizzazione territoriale delle città.

A partire da qui, possiamo riprendere il contributo di J. D. Kasarda (2008), autore di riferimento per la geografia delle infrastrutture e ideatore del concetto di *Aerotropolis*.

J. D. Kasarda (2008) ha introdotto *Aerotropolis* per spiegare al meglio quel processo per cui lo sviluppo urbano contemporaneo tende a baricentrarsi intorno agli aeroporti, divenuti questi ormai veri e propri motori di crescita economica attorno a cui si concentrano molte delle attività

fondamentali della nuova economia globale, come ad esempio il settore della logistica, del commercio o del turismo. L'aeroporto diventa così uno spazio centrale per l'economia urbana. La rapida espansione dell'economia globale, l'internazionalizzazione dei mercati e l'affermazione del paradigma neoliberista hanno avuto come conseguenza lo sviluppo, sia in termini di volumi che di collegamenti, del settore del commercio. Questo settore, secondo l'autore Kasarda (2008), è ampiamente legato agli aeroporti essendo queste infrastrutture capaci di collegare i diversi nodi della rete del commercio internazionale. In questo modo, lo sviluppo di un settore economico ha reso le infrastrutture aeroportuali capaci di essere motori di crescita economica; così gli aeroporti non svolgono più soltanto una funzione di connessione fisica, configurandosi come poli di attrazione di attività commerciali, servizi per le imprese, spazi per l'intrattenimento e il tempo libero, lavoro. Gli aeroporti assumono dunque caratteristiche sempre più simili a quelle dei centri di potere delle metropoli, fungendo al contempo da punti di connessione per i sistemi di trasporto e come catalizzatori di crescita e sviluppo economico. Tale trasformazione ha portato, secondo Kasarda alla nascita di quelle che l'autore chiama *Airport cities*. Integrando questa visione a quelle analizzate nel paragrafo 1.1, è possibile trovare connessioni teoriche per legare la nozione di città globale allo sviluppo infrastrutturale degli aeroporti nelle città metropolitane.

Secondo Kasarda (2008), l'*Aerotropolis* si sviluppa intorno ad un nucleo centrale costituito dalla *Airport city* e dalle aree circostanti, che man mano vengono dedicate ad attività economiche sopra descritte, insieme agli insediamenti residenziali ad esse associati: in questo modello urbano, la forma segue la funzione.

Le aree aeroportuali sono diventate poli di attrazione per le sedi centrali regionali delle imprese, centri congressi, uffici di rappresentanza commerciale e aziende ad alta intensità informativa, che richiedono a dirigenti e personale di effettuare viaggi frequenti su lunghe distanze. I viaggiatori d'affari traggono notevoli vantaggi dalla rapida accessibilità agli aeroporti hub, che offrono una maggiore scelta di voli e destinazioni, maggiore flessibilità nella riprogrammazione dei viaggi e, spesso, la possibilità di evitare i costi dei pernottamenti. (Kasarda, 2008, p.15).

A partire da questa prospettiva, con i contributi di Coventz e Thierstein (2012) è possibile ampliare lo sguardo per comprendere quali effetti gli aeroporti producono sullo spazio urbano. Secondo la loro riflessione, così come con Kasarda (2008), gli aeroporti vanno letti come elementi centrali nella produzione dello spazio circostante. Il trasporto aereo e gli aeroporti sono a tutti gli effetti fattori di produzione, ed è su questa indicazione teorica che, secondo gli

autori, bisogna ampliare la letteratura esistente. L'aeroporto è una leva produttiva diretta sia in senso strettamente economico che in senso socio-spaziale. Il concetto di "Regione" è allora utile per comprendere le nuove spazialità interconnesse dagli aeroporti. Non si parla più di una città singola, bensì di un nuovo modo di produrre lo spazio intorno a infrastrutture che permettono crescita e sviluppo. Gli aeroporti diventano elementi fondamentali per connettere tutte le nuove reti globali di comando che si sono sviluppate con la globalizzazione economica neoliberista.

L'aeroporto, dunque, si configura come intersezione tra reti globali e locali, un dispositivo capace di collegare flussi internazionali di capitale e merci con i processi di trasformazione urbana e regionale. Tale estensione di scala comporta anche nuove forme di governance locale e inevitabili conflitti, poiché la pianificazione aeroportuale ha delle conseguenze in termini ambientali, sociali e territoriali.

Anche secondo Boquet (2018), gli aeroporti sono motori di crescita economica ed elementi centrali nei processi di trasformazione delle aree metropolitane. Boquet sostiene la tesi per cui gli aeroporti sono spazi complessi, in stretta relazione al territorio circostante, e al contempo agenti capaci di generare nuove economie, e anche nuovi conflitti.

Lo sviluppo urbano trainato dagli aeroporti, pur avendo una notevole capacità e potenziale di generare occupazione e reddito, comporta tuttavia costi e rischi in diversi ambiti: economico, ambientale, sociale e culturale. Un aeroporto situato in prossimità della città provoca inquinamento acustico (nonostante i notevoli progressi compiuti dai produttori di aeromobili e motori nel ridurre il rumore degli aerei), fortemente contestato dai residenti, soprattutto durante le ore notturne, e inquinamento atmosferico (come il fastidioso odore di cherosene) (p.144).

L'aeroporto, infatti, per Boquet ha impatti a diverse scale: transnazionale, poiché favorisce la competitività economica e il turismo grazie al suo compito di collegare i territori; locale, perché al tempo stesso modifica le strutture del territorio in cui è posizionato e vi scarica i maggiori costi.

Boquet (2018) evidenzia inoltre come la crescita del traffico aereo imponga la necessità di strategie adeguate e specifiche per ogni territorio: la limitazione dei voli notturni, la specializzazione delle piste o l'aumento delle tasse aeroportuali per le compagnie aeree, con proventi per finanziare nuovi interventi infrastrutturali, sono degli esempi. L'aeroporto, inteso come sistema territoriale, ha, dunque, bisogno di un governo per non accrescere conflitti e disuguaglianze socio-spaziali.

In sintesi, per Boquet l'aeroporto rappresenta una "territorialità ibrida", globale e locale allo stesso tempo, un nodo di una rete di connessioni, che nonostante la sua globalità ha specifici impatti territoriali che impongono, spesso, una ridefinizione dei rapporti di potere sul territorio.

Sheard (2015), autore che analizza invece in chiave economica la relazione causale tra dimensione degli aeroporti e le economie locali, in *Airport Improvements and Urban Growth*, aggiunge ai contributi di geografia urbana e di geografia delle infrastrutture un'analisi quantitativa. La sua ricerca parte dall'ipotesi che la spesa pubblica per l'ampliamento o il potenziamento degli aeroporti sia motivata dalla convinzione che un miglioramento dei servizi di trasporto aereo produca effetti positivi sulla crescita economica delle aree in questione.

La spesa pubblica per gli aeroporti è motivata dalla convinzione che il miglioramento dei servizi di trasporto aereo abbia un effetto positivo sulla crescita economica delle aree da essi servite (p.2).

Attraverso un approccio quantitativo, Sheard prova a descrivere come un aumento delle dimensioni o della capacità di un aeroporto abbia effetti positivi su diversi indicatori economici, tra cui salari medi, numero di imprese e tasso di occupazione, in base ad un aumento della produttività delle attività economiche locali con la presenza di un aeroporto più grande. L'impatto, tuttavia, non è uniforme: i benefici si concentrano nei settori industriali e nei servizi che dipendono fortemente dai collegamenti aerei, come ad esempio nella logistica, nel commercio, nella consulenza alle imprese, nel turismo.

Sheard (2015) sottolinea quindi come la presenza di aeroporti più grandi generi crescita economica, ma che al tempo stesso le aree in questione tendono ad attrarre investimenti nell'infrastruttura aeroportuale. C'è dunque una relazione bidirezionale tra la crescita economica e la crescita aeroportuale.

Per stimare gli effetti di un miglioramento fisico di un aeroporto, è quindi necessario valutare l'aumento del traffico aereo ad esso associato. D'altra parte, i risultati si applicano anche a tutte le politiche che attraggono le compagnie aeree a operare in un aeroporto, anche se non collegate a interventi di miglioramento delle infrastrutture fisiche (2015, p.4).

Dunque, per Sheard l'aeroporto è un fattore di produzione e un motore che accresce la competitività, la cui espansione fisica e funzionale contribuisce a rafforzare la struttura economica locale. Sheard guarda dunque all'aeroporto come variabile economica: un'infrastruttura che incrementa la produttività delle attività economiche del territorio fa crescere anche il tasso di occupazione e favorisce la crescita industriale, specialmente di alcuni settori. A differenza di altri autori, Sheard non si sofferma sugli aspetti ambientali e sociali

generati dalla presenza e dalla attività di un aeroporto sul territorio, ma si limita ad analizzarne economicamente i benefici.

L'analisi della letteratura, in generale, converge su una visione di aeroporto come un'infrastruttura strategica capace di trasformare le economie e gli spazi urbani.

Un ulteriore contributo è dato dalle riflessioni di Nathalie Roseau (2014) e Antonietta Mazzette (2019); entrambe le autrici rivedono l'immagine dell'aeroporto, rivelandone le funzionalità di comando, le asimmetrie di potere e il suo ruolo simbolico nella rappresentazione della città contemporanea.

Per Roseau, *Là dove nasce un grande evento metropolitano, si pone immediatamente il problema del suo ingresso, e l'aeroporto è per eccellenza la porta che apre la città sul mondo* (2014, p.183).

Per l'autrice l'aeroporto rappresenta la porta simbolica e materiale attraverso cui la città si apre al mondo. Nel suo testo *Dal megaevento alla megastruttura, l'aeroporto emblema della città globale*, Roseau (2014) pone la figura dell'aeroporto come elemento simbolico per la competizione globale tra gli spazi urbani. La nascita della figura dell'aeroporto risale agli anni Trenta, quando l'aumento dei flussi di traffico e i grandi eventi urbani, come le esposizioni universali o le Olimpiadi hanno agito da catalizzatori di un'immagine di certe metropoli, trasformando l'aeroporto in un dispositivo di mediazione tra questo immaginario e lo spazio urbano vero e proprio.

Con la globalizzazione, gli aeroporti hanno instaurato legami sempre più stretti tra le metropoli, superando la dimensione puramente infrastrutturale e diventando motori di trasformazione territoriale. Roseau parla infatti di “aeroportuarizzazione della città” e “urbanizzazione dell'aeroporto”, due processi che si intrecciano fino a produrre una condizione ibrida, dove i confini tra spazio urbano e spazio aeroportuale si dissolvono.

L'aeroporto diventa così una *finzione urbana* che si proietta nel futuro, uno specchio della città in divenire, in cui si materializzano le ambizioni delle metropoli e le narrazioni del progresso. In questa prospettiva, l'aeroporto diventa parte centrale del “*patrimonio del futuro*”.

Anticipando la storia, l'aeroporto vi è entrato. Ricompensa di un secolo d'innovazioni, figura come uno dei «patrimoni del futuro» (2014, p.197).

Infine, percorrendo la riflessione di Mazzette (2019), secondo la quale l'aeroporto è la metafora della città contemporanea in quanto rappresenta in modo emblematico le trasformazioni che stanno avvenendo nella società, nell'economia e nello spazio urbano. Per Mazzette, l'aeroporto

è un luogo strategico per l'economia globale, dove si concentrano settori ad alta tecnologia, flussi di persone e merci, attraverso cui si svolgono processi di integrazione territoriale che collegano reti urbane, regionali e transnazionali, escludendone altre.

Aeroporto è anche la metafora della città contemporanea perché è diventato un luogo rappresentativo delle tendenze in atto dal punto di vista dei contenuti sociali e dell'organizzazione degli spazi. (2019, p.19)

L'aeroporto, per Mazzette, esercita un'influenza crescente sull'area regionale in cui si inserisce, diventando snodo di gerarchie tra città e territori e luogo di competizione economica e politica tra attori locali e globali. In questa prospettiva, l'aeroporto si configura come produttore di un sistema spaziale dinamico che riflette la logica del capitalismo globale, fondato su mobilità, connessione e circolazione continua di merci, capitali, persone, modificando lo spazio circostante anche attraverso l'architettura, per offrire un'estetica funzionale all'attrattività e alla performatività economica.

Sotto questo profilo, l'architettura assume una rinnovata centralità, sia perché deve saper valorizzare e, nel contempo, generare questi contenuti, sia perché deve rinnovare in senso attrattivo l'insieme di attività funzionali all'esistenza dell'aeroporto, dal comfort dell'attesa alla piacevolezza del tempo dedicato al consumo (2019, p.23).

La relazione tra città e aeroporto è quindi bidirezionale, influenzandosi a vicenda fino a sovrapporsi. L'aeroporto diventa una proiezione materiale e simbolica della società urbana contemporanea, e della città globale.

Si può constatare che gli aeroporti combinano funzioni economiche, strategiche e simboliche, configurandosi come nodi di connessione tra reti globali e territori locali, motori di sviluppo urbano e crescita economica. Questo duplice ruolo evidenzia come la loro gestione e pianificazione siano intrinsecamente legate a dinamiche di potere, competizione e disuguaglianze socio-territoriali, temi che saranno approfonditi nei prossimi paragrafi. Come sarà discusso nei successivi capitoli, in relazione al caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna, queste dinamiche globali trovano espressione anche su scala locale, dove la coesistenza tra crescita infrastrutturale, interessi economici e qualità della vita dei residenti genera conflittualità che riflettono le contraddizioni del modello urbano contemporaneo.

1.3 Trasformazioni urbane e attrattività turistica

Con la globalizzazione, la mobilità ha cominciato a rappresentare un aspetto fondamentale per comprendere le trasformazioni della società e dello spazio urbano contemporaneo. John Urry (2007), nel delineare la cosiddetta *società della mobilità*, sottolinea come il movimento di persone, merci, informazioni e capitali costituisca un principio organizzatore della vita sociale. La compressione spazio-temporale teorizzata da Harvey (2001, trad. it. 2018) trova con Urry una convergenza, per cui la rete globale dei trasporti, delle comunicazioni, e in generale dei flussi materiali e immateriali ridisegna tanto le relazioni economiche quanto le modalità con cui percepiamo lo spazio urbano.

Il settore del turismo si afferma come una delle pratiche sociali più emblematiche della contemporaneità, come evidenziano Dell'Agnese (2018) e Minca (1996), affermando che il turismo non è più, nella contemporaneità, soltanto appannaggio dell'aristocrazia che sfoggiava la sua ricchezza con il *Grand Tour*, bensì è diventato una pratica di massa diffusa nella società, alimentata anche dalla rete globale delle infrastrutture di trasporto. Come evidenziano gli autori, inoltre, la diffusione del turismo di massa ha provocato importanti trasformazioni nello spazio urbano, producendo nuove forme di consumo, di socialità e di valorizzazione economica dei luoghi e alimentando dunque la conflittualità tra la popolazione locale residente e quella temporanea, ovvero i turisti.

Claudio Minca (1996), nel suo lavoro *Spazi effimeri*, discute di come la geografia del turismo debba tenere insieme piccoli microcosmi, tra loro interconnessi, per provare a dare uno sguardo sulla globalità delle trasformazioni che il turismo provoca negli spazi urbani. Gli spazi del turismo, pur fisicamente distanti, sono uniti da un'unica rete infrastrutturale e simbolica. Gli aeroporti, in questo quadro, possono essere considerati il vero e proprio fulcro di questa rete, come i punti che permettono il movimento continuo tra gli spazi del turismo globale.

Tale rete, alimentata dalle logiche del consumo e dalla ricerca dell'autenticità da parte del turista, produce una spazialità frammentata e discontinua, in cui la connessione immediata supera, per importanza, la prossimità, e in cui anche la città e lo spazio urbano tende a trasformarsi in un prodotto turistico. Lo spazio urbano si adatta alle esigenze di chi lo visita, valorizzandone l'immagine a discapito delle necessità locali e, dunque, della prossimità territoriale.

In *Gentrification*, Semi (2015) mette, appunto, in evidenza come le città, una volta entrate nella fase post-fordista dell'economia globale, sembrano rinascere come imprenditrici di se stesse,

nonché come promotrici attive di crescita economica innescando dinamiche sia di competitività che di emulazione tra di loro, invece che dare priorità ai processi territoriali.

Questi processi di trasformazioni urbane, per cui l'immagine che viene prodotta è più importante delle dinamiche sociali e territoriali, prende il nome di *turistificazione*. Turistificazione è un termine ormai centrale nella letteratura della geografia urbana e geografia del turismo contemporanea (Semi, 2015; Gainsforth, 2020, 2022), per descrivere il fenomeno attraverso cui lo spazio urbano viene progressivamente riorganizzato in funzione dello sviluppo del turismo.

Per turistificazione si intende un processo di cambio di destinazione d'uso di spazi urbani come edifici, quartieri, piazze, e di luoghi di consumo in funzione della valorizzazione della proprietà immobiliare privata e della valorizzazione in termini turistici delle città. L'esempio più eclatante in Italia di questo processo è rappresentato da Venezia, ma anche città come Firenze, Roma, Bologna e Napoli, nonché altre città italiane ed europee, stanno attraversando trasformazioni di questo tipo. Questo processo è favorito dalla crescita delle connessioni territoriali e degli spostamenti, ma soprattutto dalla potenziale rendita derivante dagli affitti brevi turistici e dalla conseguente proliferazione di attività ricettive *short-term*, grazie anche a piattaforme online, tra le quali *Booking* e *AirBnb* sono le più note, che favoriscono l'incrocio tra domanda e offerta turistica.

L'altro grande processo che a fianco della turistificazione concorre alla trasformazione dello spazio urbano è la *gentrificazione*. Gentrificazione è un termine che è stato usato per la prima volta da Ruth Glass nel 1964 per indicare il processo di "sostituzione" di un determinato gruppo sociale da parte di un altro più abbiente in un determinato territorio urbano.

I processi di gentrificazione e turistificazione sono i movimenti centrali che investono lo spazio urbano e che incidono nella costruzione, costituzione e sviluppo delle città. La questione abitativa può essere considerata come la cartina tornasole dello sviluppo urbano, in quanto rende chiare le trasformazioni urbane ed i processi di discontinuità e conflittualità sociale legate allo sviluppo dello spazio urbano, ed il ruolo sempre più impattante delle piattaforme che operano nel settore immobiliare.

Piattaforme come *AirBnb* sono l'emblema di pressioni economiche che hanno conseguenze sociali nelle città, e, infine, sulla governance urbana. La crescita esponenziale degli affitti brevi, la conversione di interi quartieri in "vetrine per i turisti" e il rapido cambiamento di vivibilità dei centri storici hanno prodotto una progressiva espulsione dei residenti. Gainsforth (2020) definisce questa nuova forma urbana come *città-merce*: il centro urbano diventa un prodotto da

consumare e la casa un bene di consumo. Parallelamente, il fenomeno dell'*overtourism*, come analizzato da Agostini, Vannetiello e Fiorentino (2020) nel testo *Firenze fabbrica del turismo*, ha messo in evidenza i limiti fisici e sociali della “capacità di carico” delle città. L’eccesso di visitatori, la pressione sugli spazi pubblici e privati, l’erosione delle comunità locali generano inevitabilmente conflittualità urbane e crisi della vivibilità di intere zone, innescando nuove forme di resistenza e rivendicazione del diritto alla città.

Bertram Niessen (2023), nel suo libro *Abitare il vortice* individua nella logica della mobilità e dell’attrattività globale una delle cause della crisi dell’abitare urbano. Le città, trasformate in piattaforme di flussi, perdono progressivamente la loro capacità di produrre senso, appartenenza e identità. Lo spazio urbano diventa luogo di transito dominato da pratiche di consumo, mentre la residenza si sposta verso le zone periferiche o viene sostituita da forme temporanee come possono essere gli affitti brevi. La mobilità, in questo senso, diventa un paradigma che dà forma alle relazioni sociali e alla struttura dello spazio urbano. L’aeroporto, infrastruttura simbolica e materiale di questa logica, diventa il punto di partenza e di arrivo di una nuova forma di città che vive nel breve tempo e nel continuo rapporto tra locale e globale.

In questo contesto, oggi le città competono per attrarre flussi di capitale, eventi e turisti: l’attrattività turistica diventa parte integrante delle strategie di *city branding* e delle politiche di sviluppo urbano. Gli aeroporti giocano un ruolo molto importante in questa dinamica di competizione perché, con la loro capacità di connettere le città, aumentano visibilità e competitività di un territorio. Tuttavia, questa forma di sviluppo orientata ai flussi produce nuove gerarchie e nuove esclusioni: i centri urbani si popolano di visitatori, ma si svuotano di residenti; si riempiono di funzioni di consumo, che impattano negativamente sulla distribuzione della ricchezza.

In sintesi, la connessione tra trasformazioni urbane, attrattività turistica e infrastrutture della mobilità rivela un nodo centrale della città contemporanea: la tensione tra apertura globale e giustizia sociale. Il turismo, come pratica di mobilità e di consumo, agisce come un potente vettore di trasformazione urbana capace di ridefinire priorità, funzioni e valori dello spazio urbano e delle politiche pubbliche. Gli aeroporti ne rappresentano al tempo stesso la causa e il simbolo: dispositivi che rendono possibile la circolazione dei flussi, ma che contribuiscono anche alla progressiva mercificazione della città.

In questa prospettiva, comprendere il ruolo degli aeroporti nello sviluppo turistico e nelle strategie di attrattività urbana significa interrogarsi sui limiti di un modello di crescita a tutti i costi e sulle possibilità di ripensare la città in termini di giustizia sociale e territoriale.

In questo quadro, il caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna si può presentare come un esempio paradigmatico delle contraddizioni che accompagnano i processi di espansione delle infrastrutture aeroportuali nelle città europee. Il paragrafo successivo analizzerà due casi studio di conflitti socio-ambientali legati alla costruzione o espansione di un aeroporto.

1.4 Infrastrutture aeroportuali, conflittualità e giustizia socio-ambientale

Le infrastrutture aeroportuali, come già emerso nei paragrafi precedenti, rappresentano una delle espressioni materiali più evidenti per mostrare i processi messi in atto dalla globalizzazione economica. Questo a supportare la tesi per cui gli aeroporti sono veri e propri spazi di potere nei quali e per cui si manifestano in modo evidente le contraddizioni tra crescita economica e giustizia sociale. Nella misura in cui gli aeroporti incarnano promesse di sviluppo, favoriscono attrattività e connessione globale, diventano anche luoghi di conflitto in cui emergono tensioni tra differenti visioni di territorio, tra interessi pubblici e privati, tra modelli di crescita e rivendicazioni di tutela ambientale e sociale. Nei contributi di geografia urbana, in particolare quelli di Harvey (2012, 2016, 2001 tra. It. 2018), la conflittualità è intesa come momento costitutivo della produzione dello spazio, o, quantomeno, lo spazio urbano è inteso come campo di contesa conflittuale tra diversi attori. Anche nella geografia del turismo analizzata precedentemente, si evidenziano le tensioni che attraversano le città. Lo spazio è infatti il risultato di rapporti di potere e di processi di appropriazione materiale e simbolica: i conflitti che lo attraversano sono quindi forme di negoziazione politica attraverso cui emergono visioni diverse di futuro.

Come sottolinea Mustafa Dikeç (2001) in *Justice and the spatial imagination*, la giustizia è una questione spaziale e politica, il suo grado dipende dal modo in cui si manifesta lo spazio urbano e da come è organizzato e vissuto: i conflitti urbani rivelano quelle che l'autore chiama “*geografie della disuguaglianza*”. In questo senso, il conflitto è una componente produttiva e generativa della politica urbana, poiché apre spazi di contestazione e di immaginazione collettiva. Come dice Dikeç (2001):

Il diritto alla città implica non solo la partecipazione del cittadino urbano alla vita sociale della città, ma, ancor più significativamente, la sua partecipazione attiva alla vita politica, alla gestione e all'amministrazione della città (p.1790).

Il concetto di giustizia socio-ambientale si può approfondire con il contributo di David Schlosberg (2013), che denuncia la distribuzione diseguale di rischi ambientali tra gruppi sociali: nella prospettiva dell'autore, la giustizia ambientale non riguarda più soltanto la ripartizione dei costi e benefici legati ai processi di sviluppo urbano in termini ambientali, ma anche la possibilità per le comunità locali di essere riconosciute come soggetti politici e di partecipare alla definizione del proprio spazio di vita. Inoltre, Schlosberg (2013) evidenzia come la giustizia socio-ambientale si sia fatta di stampo globale, divenendo un quadro interpretativo comune a tanti movimenti sociali.

Il concetto di giustizia socio-ambientale si può inserire in questa prospettiva, mettendo l'accento sul tema della redistribuzione, sia delle risorse che dei benefici economici derivanti da un determinato processo di sviluppo urbano, sia dei rischi e dei costi ambientali e sociali che vengono prodotti. Da questa prospettiva, le infrastrutture, e in particolare quelle aeroportuali, diventano campi di tensione politica in cui la giustizia socio-ambientale si manifesta nella forma del conflitto, poiché esse concentrano in uno stesso luogo le promesse di sviluppo e le disuguaglianze prodotte dal modello neoliberale di crescita.

Secondo Griggs e Howarth (2023), le politiche di espansione del settore aeroportuale sono paradigmatiche per comprendere i processi contemporanei di depoliticizzazione delle decisioni in merito a piani infrastrutturali. Gli autori mostrano come, nel Regno Unito, la pianificazione e la realizzazione di nuove infrastrutture aeroportuali, come nel caso di Heathrow a Londra, siano state accompagnate da pratiche di governance urbana tese a neutralizzare il conflitto tecnicizzando la questione, ovvero traducendo le questioni politiche in problemi tecnici o procedurali. Attraverso l'uso di strumenti come l'analisi costi-benefici, le proiezioni di traffico aereo e le valutazioni d'impatto ambientale e sociale, la dimensione conflittuale e soggettiva viene esclusa dal dibattito riconducendo la decisione finale al dominio della razionalità economica neoliberista.

Questo processo di depoliticizzazione, che rispecchia pienamente la logica della governance neoliberale, riduce la possibilità di contestare le scelte infrastrutturali, spostando la discussione dal piano del conflitto democratico a quello della mera conoscenza tecnica. Così, la costruzione e l'ampliamento degli aeroporti diventano il risultato di una pianificazione costruita attraverso pratiche di governo che cercano di assicurare consenso e stabilità, senza mai mettere in discussione le scelte infrastrutturali.

Tali dinamiche emergono in modo evidente nel caso francese del progetto di *Notre-Dame-des-Landes*, oggetto di un lungo conflitto tra governo francese, cittadini e attori economici. Come analizzato da Pieper (2013), il progetto di costruzione di un nuovo aeroporto nella Loira Atlantica, promosso dal governo francese, ha generato un ampio movimento di opposizione formato da agricoltori, attivisti e residenti locali. Attraverso l'occupazione dei terreni espropriati e la creazione di *Zone à Défendre* (ZAD), i cittadini hanno trasformato un conflitto infrastrutturale in un laboratorio di resistenza territoriale e politica, opponendosi alla logica del *land grabbing*, ovvero la sottrazione di terreni agricoli per opere cementificatrici, alla speculazione fondiaria e alla privatizzazione di quelli che l'autore, ma prima gli attivisti e i

cittadini, chiamano beni comuni.

La ZAD di Notre-Dame-des-Landes diventa così un simbolo di riappropriazione del territorio e di sperimentazione di pratiche democratiche alternative, in cui la difesa dell'ambiente e dell'agricoltura locale si intreccia a una critica radicale ai modelli di sviluppo e di governance. In questo senso, il conflitto non si limita alla contestazione di un progetto, ma mette in discussione la stessa idea di infrastruttura aeroportuale come strumento di crescita illimitata.

Un altro caso significativo, in contesto italiano, è quello dell'aeroporto di Malpensa, analizzato da Centemerì (2013). Il conflitto nasce negli anni Novanta, con l'avvio dei progetti di ampliamento dell'aeroporto di Milano in un'area ad alto valore ambientale per la biodiversità. La decisione di trasformare Malpensa in un hub internazionale è stata assunta attraverso processi decisionali scarsamente partecipativi, che hanno marginalizzato i cittadini e le istituzioni locali.

La retorica dello sviluppo economico e della competitività territoriale ha prevalso sulle istanze di tutela ambientale, innescando forme di opposizione dal basso e la nascita di comitati civici, come *Viva Via Gaggio*, che hanno elaborato pratiche di conoscenza territoriale partecipativa e dal basso.

La difesa dei luoghi e del paesaggio naturale si è così tradotta in una fabbricazione attiva di un territorio incompatibile con l'espansione dell'aeroporto, come osserva Centemerì (2013), espressione di un nuovo modo di intendere la cittadinanza in termini sociali e ambientali. Gli abitanti e gli attivisti, nel corso degli anni, hanno costruito un discorso che va oltre la mera opposizione, affermando il diritto a un modello di sviluppo fondato sulla qualità della vita, la tutela della biodiversità e il valore del territorio.

Le esperienze di Notre-Dame-des-Landes e di Malpensa mettono in evidenza come i conflitti legati alle infrastrutture aeroportuali siano momenti di emersione di una più ampia domanda di giustizia socio-ambientale. Tali conflitti rivelano la crisi dei modelli di governance neoliberale e la necessità di ripensare il rapporto tra infrastrutture, economia, mobilità e cittadinanza. Come osserva Harvey (2001, trad. it. 2018) in *Geografia del dominio*, la costruzione di infrastrutture è parte integrante delle logiche di accumulazione capitalistica e della competizione tra città, ma la crescente consapevolezza ecologica e i movimenti di opposizione impongono di riformulare queste logiche alla luce di nuovi principi di giustizia socio-ambientale.

In questa direzione, autori come Niessen (2023) e Barile, Raffini e Alteri (2019) sottolineano come i processi neoliberali abbiano eroso il senso di cittadinanza, indebolendo i legami tra abitanti e territorio. La crisi climatica e l'aumento dei conflitti ambientali impongono però una rinnovata centralità delle politiche pubbliche e una politicizzazione della sfera urbana, orientata alla giustizia ambientale e sociale. La prospettiva della giustizia socio-ambientale si intreccia così con il concetto di diritto alla città, inteso come diritto collettivo a partecipare alla definizione delle trasformazioni urbane e infrastrutturali.

In questo contesto, le riflessioni di Tilche, Basile e Torsello (2023) sulle città a impatto climatico zero e quelle di Bria e Morozov (2018) sul ruolo delle tecnologie digitali nella costruzione di modelli urbani sostenibili e democratici, come nel caso di Barcellona, mostrano la possibilità di coniugare innovazione e partecipazione.

In conclusione, si può dire che i conflitti che emergono intorno alle infrastrutture aeroportuali rappresentano veri e propri esempi di produzione politica in cui si ridefiniscono le relazioni tra società, ambiente e potere. Questi conflitti costituiscono momenti di riattivazione democratica del territorio, in cui la cittadinanza si riorganizza intorno a valori di sostenibilità, giustizia sociale e partecipazione. Le infrastrutture, in questa prospettiva, sono campi di tensione e di contesa nei quali si gioca il futuro della città e la possibilità stessa di modelli di gestione del territorio e di governance locale alternativi.

Cap. 2. Economia, infrastrutture e strategia aeroportuale in Emilia-Romagna

2.1 Città, reti, infrastrutture in Emilia-Romagna

Negli ultimi anni, il dibattito geografico sulle infrastrutture ha subito un'espansione significativa, in termini sia teorici, che semantici, che concettuali, utile anche per interpretare il caso delle infrastrutture aeroportuali nella Regione Emilia-Romagna, e, in particolare, il caso studio dell'Aeroporto Marconi di Bologna. Se, nella letteratura classica, il termine *infrastruttura* rimanda alle sole reti materiali, quali strade, ferrovie, reti idriche, impianti energetici, oggi con questo termine si indica un insieme molto più ampio di dispositivi, materiali e immateriali, che condizionano la produzione dello spazio e il funzionamento delle società contemporanee. Come osserva Cuppini (2023), l'evoluzione logistica dagli anni Settanta del XX secolo in poi ha trasformato radicalmente sia la forma sia il ruolo delle infrastrutture: le infrastrutture diventano, con l'evoluzione dell'economia e delle reti globali, meccanismi territoriali di coordinamento e governo della mobilità di merci, persone, informazioni.

In questa prospettiva, l'infrastruttura diventa un vero e proprio dispositivo di potere che rende possibile e governa la circolazione e i flussi, orientando comportamenti, economie e territori. L'Emilia-Romagna, con un modello policentrico di città e di centri urbani fortemente integrato, collegato e rafforzato da reti autostradali, ferroviarie, digitali e aeroportuali, rappresenta un caso paradigmatico di questo processo: la logistica non è un settore tra gli altri, ma una matrice organizzativa che struttura la vita economica, gli insediamenti produttivi e i collegamenti regionali e globali. La posizione centrale della Regione Emilia-Romagna nei flussi nazionali, la presenza dell'Interporto e dell'Aeroporto di Bologna, l'alto grado di digitalizzazione delle imprese e degli hub di ricerca come i Tecnopoli, mostrano come la regione si inserisca pienamente dentro i processi di infrastrutturalizzazione evidenziati dalla letteratura contemporanea (Cuppini 2023, Frapporti 2023, 2024).

La nozione di infrastrutturalizzazione, infatti, descrive un processo per cui le infrastrutture, siano esse materiali o immateriali, diventano la forma stessa attraverso cui viene governata la società. Per Cuppini (2023), si tratta di una trasformazione profonda per cui le infrastrutture non vengono concepite più come sole reti al servizio delle attività economiche, ma è l'economia a organizzarsi a partire da queste reti, dalle piattaforme e dai nodi logistici. Le infrastrutture, dunque, non solo permettono i flussi ma li modellano, definendo quali territori diventano centrali e quali restano marginali, quali attori acquisiscono potere decisionale e quali ne vengono esclusi.

Recentemente si sta invece diffondendo una concezione più ampia - basta una breve ricerca online per rendersi conto delle centinaia di libri e articoli usciti negli ultimi anni che, in modalità assolutamente eterogenee, impiegano il termine. “Infrastruttura” viene intesa come una rete di dispositivi ed elementi che in modo organizzato determinano, intermediano e connettono i rapporti tra le componenti variegata di una struttura (Cuppini 2023, p.10).

Questa estensione concettuale si connette anche all’allargamento del significato di infrastruttura verso le dimensioni digitali e sociali. Le piattaforme, come mostra Frapporti (2023, 2024), operano sempre più come infrastrutture: attraverso algoritmi, sistemi di filtraggio e di gestione dei dati e interfacce digitali, esse mediano e orientano relazioni economiche, politiche e culturali. La governance algoritmica esercitata dalle piattaforme rappresenta un’evoluzione tecnologica, ma soprattutto una nuova forma di potere infrastrutturale che determina le condotte degli utenti e le possibilità di azione sui territori. In questo senso, i sistemi aeroportuali, oggi dotati di dispositivi digitali per il controllo, la sicurezza, la gestione dei flussi e la regolazione della mobilità, costituiscono un perfetto esempio di questa convergenza tra infrastrutture materiali e logiche di piattaforma.

In una società come quella attuale, dove le piattaforme si impongono come mediatrici di molteplici relazioni economiche, politiche e culturali, è evidente che tutto quanto da esso filtrato è anche in qualche modo da esso veicolato, indirizzato (Frapporti 2024, p. 195).

L’infrastrutturizzazione, intesa come processo attraverso cui il territorio viene reso governabile tramite apparati tecnici e organizzativi, diventa così una chiave interpretativa per comprendere anche l’Emilia-Romagna: una regione in cui la competitività economica, l’innovazione, le reti di ricerca e la logistica sono profondamente intrecciate, e in cui l’articolazione policentrica delle città trova nella densità infrastrutturale la modalità di connessione. Le infrastrutture diventano quindi elementi centrali nella definizione delle strategie di crescita regionale, ma anche luoghi di tensione, in cui si intrecciano obiettivi economici, esigenze territoriali, questioni ambientali e forme di conflittualità locale.

La logica infrastrutturale si esplica dunque in una sorta di indirizzo delle relazioni economiche, politiche, sociali, configurandosi come dispositivi di potere e soprattutto di governo del territorio. Frapporti (2023, 2024) e Cuppini (2023) insistono sul termine “infrastrutturizzazione” per enfatizzare i processi utili al rendere governabile un territorio e le relazioni che si instaurano, sia all’interno, che all’esterno.

Il caso studio dell'Aeroporto Marconi si inserisce in Emilia-Romagna, una delle regioni più sviluppate e urbanizzate d'Italia. Infatti, secondo ARPAE, l'Agenzia prevenzione ambiente e energia della Regione Emilia-Romagna, nel rapporto del 2024 riferito all'anno precedente su *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, la superficie di suolo consumato rispetto alla superficie totale nella regione superava di più di un punto percentuale la media nazionale (8,91% contro il 7,16%).

La regione Emilia-Romagna ha un sistema di città che si definisce policentrico, in quanto composto sia da città di dimensione metropolitana, come Bologna, che da altre di medie dimensioni, come Reggio Emilia, Parma, Modena, Forlì, Ravenna e Rimini; tutte queste città sono però integrate tra loro in un tessuto economico fortemente interconnesso. Al centro di questo sistema policentrico c'è Bologna, capoluogo regionale e nodo strategico della rete infrastrutturale e dei flussi economici regionali ma non solo. La città di Bologna è sede dei centri direttivi politici e amministrativi della Regione e ha un ruolo di rilievo nel campo della formazione e della ricerca scientifica: l'Università di Bologna è la più antica d'Europa ed è ai primi posti nei ranking delle università italiane, e, nel Tecnopolo di Bologna, struttura al centro di numerosi investimenti economici e politici negli ultimi anni, hanno sede importanti laboratori per la ricerca ambientale e sull'innovazione tecnologica. Infatti, secondo il rapporto annuale sull'economia della Regione Emilia-Romagna redatto dalla Banca d'Italia:

Il posizionamento favorevole rispetto al Paese è da ricondursi al maggior grado di digitalizzazione, soprattutto nelle attività di impresa, e alla più elevata qualità della formazione e della ricerca universitaria in ambito scientifico. È inoltre attivo a livello regionale un sistema di cooperazione tra centri di ricerca, enti pubblici e tessuto produttivo volto a favorire il trasferimento tecnologico alle imprese, nonché la nascita di start up innovative, anche di matrice accademica (18 giugno 2025, p.7).

Sempre secondo il rapporto annuale sull'economia della Regione Emilia-Romagna redatto dalla Banca d'Italia (2025), la struttura produttiva della regione si fonda sull'industria manifatturiera, sul settore agroalimentare, sui servizi e sul turismo, che insieme contribuiscono in modo differente ma decisivo alla crescita economica della regione. Dopo la fase di contrazione dovuta alla pandemia iniziata nel 2020, l'economia regionale ha mostrato una capacità di ripresa grazie soprattutto all'export, agli investimenti, sia pubblici che privati, e da una forte propensione all'innovazione tecnologica nei centri di ricerca regionali. Nonostante ciò, la recente instabilità

geopolitica e l'aumento dei costi energetici hanno determinato un rallentamento dell'economia nel 2024, pur mantenendo la crescita regionale su livelli superiori alla media nazionale.

La manifattura rappresenta ancora oggi il pilastro dell'economia emiliano-romagnola, con il sistema dei distretti industriali della meccanica, dell'*automotive* e della ceramica che nonostante una lieve flessione nel 2024 rimangono centrali nell'economia regionale. Alla manifattura si affianca il settore dell'agroalimentare, che contribuisce in modo significativo all'economia ma anche all'identità culturale del territorio; il settore della logistica, sempre più determinante nello sviluppo di una rete infrastrutturale integrata; in questo senso il sistema autostradale (composto dalle autostrade A1, A13, A14), insieme a quello ferroviario e aeroportuale e all'Interporto di Bologna come nodo centrale dell'infrastruttura regionale e dei flussi delle merci, unitamente alla posizione geografica strategica della regione Emilia-Romagna, consentono alla regione di essere punto di riferimento per i flussi di merci e persone, quantomeno a livello nazionale. Infatti, sempre secondo il rapporto della Banca d'Italia, un altro settore importante per la crescita economica della regione è l'export: l'Emilia-Romagna è dunque un crocevia strategico per la logistica.

Con la dimensione produttiva, l'Emilia-Romagna si contraddistingue anche per la sua offerta turistica e culturale: Rimini e le località balneari vicine sono il centro di questa offerta, essendo un polo attrattivo per il turismo stagionale, mentre città come Bologna o Ravenna attraggono maggiormente come mete di turismo culturale o enogastronomico. Secondo il rapporto della Banca d'Italia (2025):

Il comparto turistico ha continuato a sostenere la crescita del settore: i pernottamenti presso le strutture ricettive della regione sono aumentati del 3,6 per cento, soprattutto per effetto dell'ulteriore espansione della componente estera. [...] In connessione con il buon andamento dei flussi turistici è aumentato il numero di passeggeri presso gli scali aeroportuali della regione, cresciuto sia nel confronto con l'anno precedente sia rispetto al livello antecedente la pandemia (del 6,7 e del 12,2 per cento, rispettivamente) (p.17).

La competitività della regione Emilia-Romagna è sostenuta anche da un forte investimento nell'innovazione tecnologica e nella ricerca: su questo asse i Tecnopoli, in particolare quello di Bologna, costituiscono una rete avanzata di ricerca e di trasferimento tecnologico alle imprese, promuovendo la nascita di *start-up* e favorendo la diffusione di competenze specialistiche, consolidando il legame tra il mondo accademico, le imprese, e le istituzioni locali. In particolare, le Università della regione hanno una grande capacità di formare capitale umano di

qualità, garantendo un'offerta didattica di livello elevato e permettendo l'integrazione con il mondo delle imprese, favorendo la nascita di start-up innovative.

In questo quadro, il sistema infrastrutturale dell'Emilia-Romagna rappresenta un elemento di struttura dell'economia regionale e dell'organizzazione territoriale della regione. Le reti viarie, ferroviarie e aeroportuali costituiscono infatti la base materiale che consente l'integrazione tra i distretti produttivi, le aree urbane e i flussi globali, configurando la regione come un nodo strategico nel sistema logistico e commerciale europeo. Le infrastrutture assumono così un ruolo centrale come dispositivi territoriali che plasmano le relazioni economiche nello spazio quantomeno regionale dell'Emilia-Romagna. La definizione e l'attuazione delle politiche pubbliche in materia di trasporti e infrastrutture aeroportuali assumono quindi un ruolo decisivo per orientare la strategia di crescita della regione. In questo quadro, l'Aeroporto Marconi di Bologna assume un ruolo cruciale come nodo di connessione tra le reti regionali e globali e come infrastruttura strategica per la competitività e l'attrattività dell'Emilia-Romagna, ma anche come spazio di tensione e di conflitto legato alle politiche di sviluppo e alla sostenibilità ambientale.

Alla luce di questo quadro, diventa evidente come la dimensione delle infrastrutture sia un elemento strutturale dell'organizzazione economica e territoriale dell'Emilia-Romagna. Per comprendere la posizione e il ruolo del Marconi all'interno di questo sistema, è dunque necessario ampliare lo sguardo e osservare se e come gli aeroporti della regione si organizzano tra loro, come funzionano e quali traiettorie di sviluppo hanno. Gli scali aeroportuali della regione Emilia-Romagna sono veri e propri dispositivi che contribuiscono a definire gerarchie territoriali, connessioni economiche e forme di accessibilità differenziate nei territori. Per questo motivo, è necessario considerare l'insieme degli aeroporti della regione e il modo in cui ciascuno di essi partecipa, con funzioni e scale diverse, all'organizzazione logistica ed economica della regione Emilia-Romagna.

2.2 Politiche pubbliche e strategia aeroportuale regionale

L'Emilia-Romagna possiede una rete aeroportuale articolata e diversificata, composta dagli aeroporti di Bologna, Rimini, Parma e Forlì. La gestione, la pianificazione e lo sviluppo del sistema aeroportuale sono disciplinati da politiche pubbliche regionali e nazionali in materia di trasporti e infrastrutture, che si integrano con le strategie adottate dagli enti locali per lo sviluppo del territorio. In questo quadro, gli aeroporti regionali si costituiscono come parti di un sistema infrastrutturale integrato, che contribuisce in modo differenziato all'organizzazione dei flussi di mobilità, alla competitività economica e all'attrattività turistica del territorio regionale dell'Emilia-Romagna.

Se l'Aeroporto Marconi di Bologna rappresenta il principale hub aeroportuale della regione, nonché uno dei primi anche a livello nazionale, gli aeroporti di Rimini "Federico Fellini" gestito da AIRiminum, di Parma "Giuseppe Verdi" gestito da SO.GE.A.P., e di Forlì "Luigi Ridolfi" gestito da F.A. s.r.l., in questo momento svolgono ruoli sussidiari e non di primo piano, anche a livello di numeri di passeggeri, rispetto al Marconi, differenziandosi per specializzazione e scala operativa. Infatti, dall'inizio del 2025 all'ottobre dello stesso anno, l'Aeroporto di Rimini, che ha flussi prevalentemente legati al turismo balneare e stagionale estivo, ha registrato poco più di 400mila passeggeri, che per l'aeroporto è il record con la gestione AIRiminum. Numeri assolutamente non comparabili con l'obiettivo 12 milioni di passeggeri individuato dall'Aeroporto Marconi di Bologna. Mentre gli aeroporti di Parma e Forlì hanno capacità più ridotte e volumi di flussi più contenuti, e di conseguenza si concentrano maggiormente su voli cargo e voli business rappresentandosi come nodi di connessione a scala regionale.

Questa differenziazione funzionale tra gli scali non è solo il risultato di scelte tecniche o di mercato, infatti gli aeroporti sono anche luoghi in cui si materializzano processi economici più ampi. Inoltre, come discusso nel paragrafo precedente, l'infrastrutturalizzazione è un processo che intreccia logiche economiche, politiche e territoriali. In particolare, come mostrano Conte e Fiore (2022), le infrastrutture aeroportuali rappresentano uno dei principali terreni su cui agiscono le logiche della finanziarizzazione dello sviluppo urbano: la crescente centralità delle infrastrutture nei processi urbani è strettamente legata alla finanziarizzazione dell'economia, che secondo Conte e Fiore (2022) è un processo intrinsecamente territoriale. Il capitale finanziario, mobile per natura, necessita infatti di fissarsi nello spazio attraverso infrastrutture materiali, come per esempio aeroporti, strade, o poli logistici, che diventano veri e propri asset dai quali estrarre valore.

Il territorio si configura in questo modo come un luogo di *immobilizzazione* del capitale e, allo stesso tempo, come piattaforma per nuove opportunità di valorizzazione. Conte e Fiore (2022)

sottolineano però come il territorio sia ben lontano da essere un attore passivo di questo processo, e come invece sia uno spazio di agency e di negoziazione tra attori diversi, capace di opporsi, adattarsi o reindirizzare l'azione dei capitali globali. Gli attori locali, come i comitati, le amministrazioni, o le reti civiche possono influenzare gli esiti della finanziarizzazione, soprattutto nei grandi progetti infrastrutturali, che rappresentano uno dei principali vettori attraverso cui il capitale globale entra nei processi di sviluppo urbano di un territorio.

Allo stesso tempo, la finanziarizzazione opera attraverso una rete di intermediari, developer, società di gestione, investitori istituzionali, che traducono le logiche finanziarie in scelte urbanistiche e progettuali; questi attori mediano tra capitale e territorio, contribuendo alla normalizzazione dei modelli di sviluppo proposti e alla diffusione di strumenti negoziali che spesso producono scollamento tra pianificazione ed esigenze territoriali. Questa prospettiva, applicata al caso dell'Aeroporto Marconi, permette di leggere come i progetti di espansione dell'aeroporto siano operazioni di valorizzazione economica che ridefiniscono le priorità del territorio e generano tensioni e conflitti, in quanto le logiche di crescita entrano in conflitto con le esigenze ambientali e sociali del territorio.

Questo indirizzo teorico permette di considerare la totalità degli scali aeroportuali dell'Emilia-Romagna come parte di un sistema unico, ma differenziato funzionalmente: l'Aeroporto Marconi di Bologna ha evidentemente una maggiore centralità rispetto a Parma, Forlì e Rimini, ma proprio per questo motivo negli ultimi anni si è intensificato il dibattito politico e istituzionale sullo sviluppo di una strategia aeroportuale integrata regionale in Emilia-Romagna, volta a considerare gli aeroporti come elementi di un sistema coerente e sinergico da valorizzare anziché come elementi isolati, per la redistribuzione dei voli e dunque un allentamento della pressione sull'Aeroporto di Bologna.

La Regione Emilia-Romagna punta, dunque, a far crescere tutti gli aeroporti, non solo il Marconi, come dichiarato dal presidente Michele de Pascale: *In quest'ottica il presidente dell'Emilia-Romagna Michele de Pascale guarda al futuro della rete aeroportuale regionale, ricordando che l'obiettivo di Viale Aldo Moro è accompagnare "i nostri quattro scali, individuando una strategia comune per sostenerli". L'intento di de Pascale, quindi, nonostante i numeri non premino al momento gli scali di Parma e Forlì, ma quelli di Bologna e Rimini, resta quello di non sacrificarne nessuno: "Servono studi dettagliati, ma il trend dei prossimi 10-15 anni è di crescita, quindi è sensato mantenerli tutti"* (Resto del Carlino, 5 febbraio 2025).

La Regione Emilia-Romagna punta così a rafforzare la connessione tra gli aeroporti avviando un percorso verso l'elaborazione di una legge regionale sul sistema aeroportuale, finalizzata a definire linee guida condivise per la pianificazione e la governance degli scali; questa è un'ipotesi che anche Enrico Postacchini, presidente dell'Aeroporto Marconi di Bologna, sembra accogliere dichiarando al *Resto del Carlino*: «*La Regione ha avviato un percorso per una legge regionale. Attendiamo gli esiti di questo percorso, che viale Aldo Moro sta portando avanti con i propri advisor. La Regione farà la sua proposta, insomma, dopodiché noi faremo le nostre valutazioni sulla possibilità o meno che venga realizzata. L'impegno è stato già preso*» (4 giugno 2025).

L'idea di una rete aeroportuale integrata riflette la volontà di armonizzare sviluppo economico, pianificazione territoriale e sostenibilità ambientale e sociale, riconoscendo il ruolo delle infrastrutture aeroportuali come elementi cardine nella configurazione della geografia economica e urbana della regione Emilia-Romagna. In questo contesto regionale, l'aeroporto Marconi di Bologna emerge come fulcro della rete e come laboratorio privilegiato per osservare le dinamiche di conflittualità, governance e giustizia socio-ambientale legate allo sviluppo dell'infrastruttura aeroportuale. Per queste ragioni, l'Aeroporto Marconi non è soltanto lo scalo principale della regione, ma il luogo in cui tali dinamiche si manifestano con maggiore intensità. È quindi su questo aeroporto e sulle sue traiettorie di sviluppo che si concentrerà il prossimo paragrafo.

2.3 Il caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna

L'Aeroporto di Bologna Marconi, gestito da Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A., i cui maggiori detentori di quote della società sono la Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna e Mundys S.p.a. (azienda leader nelle infrastrutture autostradali), rappresenta uno dei principali hub aeroportuali a livello nazionale e il primo a livello regionale. Infatti, come riporta il portale *Quality Travel*, nel 2024, l'Aeroporto Marconi di Bologna ha quasi raggiunto la cifra di 11 milioni di passeggeri: *A livello nazionale, Bologna si conferma il settimo scalo per traffico passeggeri e il quarto per il volume di merci movimentate. Il traffico internazionale rappresenta il 75,2% del totale, con un'accelerazione più marcata del segmento domestico (+9% sul 2023). Il traffico extra UE ha registrato una crescita del 12%, mentre il segmento legacy ha visto un aumento del 9%, superiore alla crescita del traffico low cost (+7,8%)* (15 marzo 2025).

Quando l'Aeroporto di Bologna ha toccato i 10 milioni di passeggeri, l'amministratore delegato della società di gestione, Ventola, ha commentato così: *Il nostro impegno per un servizio migliore è continuo e si rafforza nel tempo, con nuovi servizi in arrivo e i lavori in corso di ampliamento ed ammodernamento dello scalo, per un investimento di oltre 200 milioni di euro in totale autofinanziamento, che di recente hanno visto l'apertura di una nuova area d'attesa di 750 metri quadrati in area partenze e che a breve vedranno l'avvio di due nuove linee di controlli di sicurezza. Il Marconi conferma così la sua missione di garantire la connettività aerea del nostro territorio, fonte di coesione sociale e sviluppo economico e occupazionale e la sua rilevanza e centralità nel panorama aeroportuale nazionale e internazionale, grazie anche ad un bacino di utenza di circa 11 milioni di persone, che supera quindi i confini regionali* (27 novembre 2024).

Ventola, in questa dichiarazione, ha volutamente evidenziato sia la continua tendenza di crescita dell'Aeroporto Marconi di Bologna e i lavori di ampliamento che sono in corso per favorirne lo sviluppo ulteriore, sia il ruolo che l'Aeroporto svolge per connettere Bologna agli altri territori e aumentarne la competitività su scala internazionale. Infatti, come riportato nel sito dell'Aeroporto, nella sezione *Lavori infrastrutturali* vengono riportati gli investimenti e i progetti di espansione: con un investimento complessivo di 216 milioni di euro, l'Aeroporto Marconi progetta di ampliare il Terminal, costruire nuovi parcheggi, e avviare alcune opere di compensazione ambientale.

Nel sito del Marconi, questi sono i lavori terminati o in programma per il quinquennio 2023-2027, aggiornato al 12 febbraio 2026:

- *Nuovo Parcheggio multipiano blocco A - **intervento concluso***
- *Riqualificazione area Controlli di Sicurezza - **intervento concluso***
- *Nuova Vasca di laminazione - **intervento concluso***
- *Ampliamento piazzale III lotto - **intervento concluso***
- *Rifunzionalizzazione Area Cargo - **intervento concluso***
- *Riconfigurazione marciapiede e area esterna primo piano Terminal - **intervento concluso***
- *Riqualificazione area Controllo passaporti in partenza - **intervento concluso***
- *Ampliamento e riconfigurazione sala Partenze Schengen - **intervento in corso***
- *Creazione Fascia boscata a nord dell'aeroporto - **intervento in corso***
- *Ampliamento e riqualifica area Arrivi Extra Schengen - **intervento concluso***
- *Posizionamento di chioschi digitali per la registrazione in partenza e in arrivo dei passeggeri non comunitari - **intervento concluso***
- *Ampliamento Terminal passeggeri – **lavori propedeutici in corso***
- *Impianto fotovoltaico airside Nord - **progettazione in corso***

Come riportato, gli obiettivi principali di questi lavori sembrano essere l'ampliamento delle infrastrutture, il miglioramento della qualità del servizio passeggeri, la programmazione di interventi di compensazione ambientale e di innovazione tecnologica. Questi piani vanno interpretati come un insieme di opere finalizzate a migliorare l'efficienza dello scalo aeroportuale, ma soprattutto come un processo che potenzialmente ridefinirà le relazioni tra spazio urbano, economia regionale dell'Emilia-Romagna e comunità locale, e per questi motivi è un processo complesso. Le infrastrutture, e gli aeroporti, sono dispositivi di potere territoriale che riorganizzano la struttura spaziale producendo centralità e marginalità.

L'aeroporto di Bologna, in questo senso, rappresenta un punto paradigmatico per comprendere questi meccanismi generati dalle infrastrutture sul territorio: la logica di ampliamento e potenziamento del Marconi risponde infatti al duplice obiettivo, come dichiarato da Ventola e

Postacchini, di rafforzare la competitività internazionale dello scalo e dell'area di Bologna, ma anche di sostenere la crescita economica del territorio. Ma, come visto nel capitolo 1, la riorganizzazione economica determina anche una produzione dello spazio potenzialmente diseguale e sulla base della quale si ridefiniscono conflittualità sul territorio, ed è questo che indagheremo con il caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna: gli interventi infrastrutturali dell'aeroporto determinano un maggiore tasso di cementificazione, un incremento del traffico aereo e dunque dell'inquinamento acustico e atmosferico, una trasformazione del paesaggio urbano, in generale una maggiore pressione sul territorio circostante e in particolare sulla zona di Pescaraola.

A Pescaraola, già da decenni si manifestano forme di opposizione sociale all'attività aeroportuale del Marconi, diventato un caso emblematico per indagare come il modello neoliberale di crescita urbana si possa tradurre nel territorio in tensione e conflittualità, e per indagare come le istanze di giustizia socio-ambientale possano ridefinire i rapporti tra spazio, potere e cittadinanza.

Nel caso dell'Aeroporto Marconi la conflittualità è aperta innanzitutto dai residenti di Pescaraola organizzati in comitati, ma anche la politica cittadina ha mosso dei passi per una risoluzione dei problemi sollevati dalla cittadinanza, come questa dichiarazione della giunta comunale al *Corriere di Bologna* evidenzia: *Lo sviluppo dell'aeroporto Marconi, considerata la posizione dello stesso, ha un significativo impatto sulla città di Bologna e non si può non tenere conto come sia priorità imprescindibile la reale compatibilità ambientale e territoriale dello scalo, anche in riferimento alla salute dei cittadini* (9 giugno 2025).

La proposta del Comune di Bologna è quella di istituire un Osservatorio permanente sull'aeroporto in cui coinvolgere anche i comitati locali di Pescaraola e, più in generale, del quartiere Navile di Bologna, per avviare uno spazio di confronto più continuativo sulle problematiche indotte dall'Aeroporto Marconi di Bologna. La conflittualità riportata dal Marconi di Bologna sul tema dell'inquinamento acustico, in primis, ma anche quello atmosferico, diventa così un tema di dibattito politico cittadino in grado, potenzialmente, di aprire un nuovo discorso sulla città e sulla cittadinanza di Bologna e su come lo sviluppo urbano debba rispondere alle esigenze territoriali piuttosto che misurarsi solamente su piani di valorizzazione economica del territorio.

Cap. 3. Obiettivi, metodologia e metodi della ricerca

3.1 La ricerca sociale qualitativa in geografia

La ricerca qualitativa occupa oggi una posizione fondamentale all'interno della geografia umana, poiché consente di indagare la complessità dei processi socio-spaziali mettendo al centro le soggettività, le percezioni, le pratiche e le relazioni che contribuiscono a produrre lo spazio. A differenza di approcci orientati alla misurazione e alla modellizzazione, la ricerca qualitativa mira a comprendere come i luoghi vengono vissuti, interpretati, contestati, e come attori diversi, siano essi istituzionali, economici, sociali, contribuiscano alla loro trasformazione.

In questa prospettiva lo spazio non è un contenitore neutro, bensì il risultato dinamico e in costante evoluzione sulla base di discorsi, identità, conflitti, reti e pratiche quotidiane. La ricerca qualitativa si pone quindi l'obiettivo di analizzare le strutture socio-spaziali e le modalità attraverso cui esse vengono costruite, riprodotte e contestate, interrogando anche i modi in cui persone e gruppi percepiscono eventi, luoghi e cambiamenti territoriali. La ricerca qualitativa dà valore alle narrazioni, testimonianze, osservazioni, testi, linguaggi e modalità espressive che permettono di cogliere la dimensione interpretativa e vissuta dei fenomeni. Per questo motivo, la struttura metodologica non può essere fissa o predeterminata, ma deve rimanere flessibile, adattandosi ai contesti e ai processi che emergono nel corso dell'indagine.

Nel panorama della geografia contemporanea, la ricerca di tipo qualitativo, pertanto, enfatizza le soggettività e specificità degli individui o gruppi con cui si fa ricerca. Inoltre, si focalizza sullo spessore e sul dettaglio dei dati, allo scopo di comprendere un fenomeno o un processo geografico e le relative implicazioni politiche, sociali e culturali nelle loro molteplici sfaccettature, a volte con il risultato di proporre nuove ipotesi interpretative o prospettive teoriche. Per questo motivo, la struttura metodologica di una ricerca qualitativa deve essere flessibile e in continua evoluzione (Martini, Colombini, Zinzani 2022, cap.10, pagina 2).

In questo quadro si colloca la distinzione tra metodi e metodologia. Il metodo riguarda le tecniche, come le interviste, osservazioni, analisi documentale, attraverso cui si raccolgono dati e informazioni; la metodologia, invece, comprende il quadro teorico, le scelte e i processi attraverso cui il ricercatore interpreta i fenomeni osservati. Nella ricerca qualitativa, queste due

dimensioni si intrecciano continuamente, poiché la raccolta dei dati è già influenzata dalle domande di ricerca, dalle categorie analitiche e dalla posizione del ricercatore.

Uno degli elementi fondamentali per una buona indagine qualitativa è la triangolazione, ovvero l'uso combinato di più metodi e più fonti per rafforzare la credibilità dell'analisi. Nel contesto di questa ricerca, ciò ha significato integrare lo studio di documenti, report, articoli e materiali testuali prodotti dai comitati con interviste semi-strutturate e testimonianze, e infine sopralluoghi e osservazione partecipante ad eventi di quartiere. Questa triangolazione consente di cogliere le differenze tra le narrazioni e le esperienze vissute, tra le rappresentazioni istituzionalizzate dello sviluppo e le percezioni locali degli impatti.

L'analisi qualitativa segue poi un processo interpretativo: i materiali raccolti attraverso interviste e osservazioni vengono trascritti, organizzati, codificati e interpretati per individuare temi ricorrenti, differenze, tensioni, conflitti, linguaggi diversi o affini, rappresentazioni che riflettono determinati rapporti di potere. Inoltre, un elemento imprescindibile della geografia qualitativa è la riflessività, ovvero riconoscere che l'analisi non è mai neutrale, che la posizione del ricercatore influisce sui dati raccolti e sulla loro interpretazione. Questo è particolarmente evidente nelle ricerche che riguardano conflitti ambientali e territoriali, dove il ricercatore si muove all'interno di dinamiche sensibili e può essere percepito come figura alleata, neutrale o potenzialmente distante a seconda degli attori coinvolti, e per questa ricerca vale lo stesso.

Accanto alle interviste, l'osservazione partecipante rappresenta uno strumento importante per cogliere le geografie del quotidiano perché permette di vedere come uno spazio viene praticato, attraversato, vissuto concretamente, come si manifesta un conflitto nel territorio, come gruppi sociali interagiscono tra loro e con l'ambiente circostante.

Questo approccio è particolarmente adatto per studiare il caso Aeroporto Marconi e Pescara, dove i processi territoriali si intrecciano con pratiche, percezioni e discorsi prodotti da attori diversi e dove il conflitto assume una configurazione eminentemente spaziale. L'indagine qualitativa permette dunque di restituire la complessità delle dinamiche in gioco, di ascoltare le voci spesso marginalizzate nel dibattito pubblico e di comprendere in profondità come si producano e si contestino gli effetti territoriali di una grande infrastruttura.

3.2. Obiettivi e domande di ricerca

L'Aeroporto Marconi di Bologna costituisce una delle principali infrastrutture strategiche del Nord Italia, è uno dei principali scali aeroportuali italiani, e rappresenta un nodo fondamentale per la mobilità e la circolazione per l'economia regionale e anche l'economia nazionale. Nonostante un ruolo di primaria importanza di questo tipo, nella bibliografia di questa tesi si può notare la carenza di produzione accademica e scientifica che esamini in modo sistematico gli impatti territoriali che l'Aeroporto Marconi ha sulla città di Bologna e, in particolare, sulle zone più adiacenti, in primis Pescaraola. Questa mancanza di approfondimento accademico a riguardo rappresenta una prima motivazione alla base della ricerca.

La crescita dell'Aeroporto Marconi con l'aumento dei voli, i progetti di espansione e la crescente pressione infrastrutturale sul territorio produce, infatti, impatti rilevanti in termini di inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, trasformazioni del paesaggio urbano e qualità della vita. Tali questioni, tuttavia, sono rimaste per lungo tempo periferiche sia nel dibattito pubblico sia nelle agende politiche delle istituzioni locali, mentre i residenti di Pescaraola hanno sviluppato forme articolate di mobilitazione collettiva: comitati, assemblee, iniziative di denuncia e dialogo con Comune, Regione, società di gestione aeroportuale e, indirettamente, con attori globali come è Ryanair. La ricerca nasce dunque, inoltre, dall'esigenza di riconoscere la rilevanza politica e sociale di queste forme di partecipazione dal basso, che costituiscono uno strumento attraverso cui la comunità locale tenta di incidere su decisioni che la riguardano direttamente.

Pescarola è una zona storicamente periferica, caratterizzata da fragilità socio-economiche, da un limitato investimento pubblico e da una percezione diffusa di distanza, sia simbolica che materiale, dal resto della città. In questo senso, parlare di Pescaraola significa mettere al centro un territorio che, pur essendo direttamente colpito da un'infrastruttura che serve milioni di persone, è spesso escluso dai luoghi decisionali. Una delle ulteriori motivazioni politiche e sociali di questa ricerca consiste dunque nella necessità di dare visibilità a una zona la cui qualità della vita dipende in modo sostanziale da scelte infrastrutturali e urbanistiche che la sovradeterminano, e che raramente tengono conto delle esigenze della popolazione residente locale. Non è scontato, inoltre, che in un contesto popolare come Pescaraola emerga una storia così articolata di organizzazione territoriale: la presenza di comitati attivi, capaci di costruire alleanze, produrre dati, dialogare con le istituzioni e denunciare le asimmetrie di potere che regolano lo sviluppo aeroportuale e urbano, rappresenta un elemento particolarmente rilevante

dal punto di vista della geografia urbana. Questo contributo dal basso trasforma, infatti, Pescaraola da oggetto passivo delle politiche infrastrutturali a soggetto politico collettivo, capace di proporre letture alternative del territorio e di rivendicare diritti.

Dal punto di vista scientifico, il rapporto tra una grande infrastruttura come l'aeroporto e una zona popolare come Pescaraola costituisce un osservatorio privilegiato per comprendere come lo spazio urbano venga prodotto, governato e contestato. Prospettive teoriche consolidate, come le riflessioni di Harvey (2012, 2016, 2001 trad. it. 2018), Sassen (1994), e altri autori approfonditi nel capitolo 1 e nel capitolo 2, mostrano che le grandi infrastrutture sono dispositivi che riorganizzano le gerarchie territoriali, generano marginalità e producono conflitto.

In questo senso, la relazione tra Aeroporto Marconi e Pescaraola offre un caso studio altamente significativo per la geografia urbana contemporanea, poiché rende visibile l'intreccio tra processi globali e impatti locali, evidenziando le tensioni tra sviluppo e crescita economica e qualità della vita, e permettendo di osservare come comunità locali più o meno marginalizzate interpretano e contestano tali trasformazioni. Studiare questo conflitto significa quindi analizzare i meccanismi attraverso cui infrastrutture globali si radicano nei territori e producono effetti profondamente diseguali a livello spaziale, aprendo una riflessione utile per gli studi su città, mobilità, governance e giustizia ambientale e sociale.

Per la geografia, infatti, studiare il conflitto non significa solo descrivere tensioni, ma analizzare come esse esprimano rapporti di potere nello spazio. La relazione tra l'Aeroporto Marconi e Pescaraola mostra chiaramente come le trasformazioni infrastrutturali generino conflitto tra soggetti con capacità decisionali molto differenti e producano forme di resistenza che hanno una dimensione fortemente territoriale e locale. Il conflitto diventa così uno strumento per comprendere la città e i suoi processi di produzione, un modo per osservare come attori diversi costruiscano significati, rivendichino diritti e negozino il proprio ruolo nello spazio urbano. Per tutte queste ragioni, il caso Aeroporto Marconi e Pescaraola rappresenta un terreno particolarmente fertile per una ricerca qualitativa in geografia, utile non solo a colmare un vuoto scientifico, ma anche a contribuire a un dibattito più ampio sulle infrastrutture, sulla città e sulle forme contemporanee di cittadinanza.

Il primo obiettivo della ricerca consiste, dunque, nel ricostruire in modo approfondito il rapporto tra l'infrastruttura aeroportuale del Marconi e la comunità di Pescaraola: questo implica analizzare gli impatti ambientali, sociali e territoriali prodotti dall'aeroporto, considerando sia

gli effetti misurabili, come ad esempio il rumore, l'inquinamento, le trasformazioni urbane, che quelli percepiti. L'intento è dunque raccogliere e interpretare le percezioni e i vissuti dei residenti, con particolare attenzione alle forme di disagio, alle aspettative, ai significati attribuiti alle trasformazioni in corso, riconoscere e studiare il ruolo dei comitati locali, intesi come attori territoriali capaci di leggere il quartiere, mobilitare conoscenze situate e articolare forme di presa di parola politica. Attraverso questo obiettivo, la ricerca intende quindi approfondire la dimensione quotidiana degli effetti del Marconi, restituendo complessità a una zona della città spesso marginalizzata sia nel dibattito pubblico sia nelle analisi accademiche.

Il secondo obiettivo si colloca, invece, nella prospettiva della geografia urbana critica e mira a utilizzare il caso studio Aeroporto Marconi e Pescaraola come lente per interrogare processi più ampi che riguardano il rapporto tra infrastrutture e città. In particolare, la tesi intende collocare il caso studio all'interno del dibattito contemporaneo su produzione dello spazio, infrastrutturalizzazione e giustizia socio-ambientale, intendendo le infrastrutture come dispositivi che producono lo spazio, distribuiscono vantaggi e svantaggi e dunque generano differenze in termini di accessibilità, esposizione ai rischi e qualità della vita. Mettendo in evidenza come tali dispositivi generino margini e conflitti, rendendo visibile il ruolo delle comunità locali nel contestare e reinterpretare le trasformazioni territoriali imposte da attori economici e istituzionali più forti, il caso Aeroporto Marconi e Pescaraola può fungere da buon vettore per dare un contributo in questo senso. L'obiettivo, quindi, non è solo comprendere ciò che accade a Pescaraola, ma collocare questa vicenda in un quadro teorico più ampio che interroga la città contemporanea, i suoi spazi e i suoi processi di governance.

Il terzo obiettivo, infine, riguarda la dimensione istituzionale e politica del caso studio. La ricerca intende esplorare gli strumenti istituzionali disponibili per regolare e mitigare gli impatti dell'aeroporto presenti negli ambiti della pianificazione urbanistica, delle norme ambientali, degli osservatori territoriali, delle procedure di partecipazione, per analizzare le dinamiche di governance che influenzano il rapporto tra comitati, Aeroporto, Comune, Regione e attori privati, analizzando equilibri di potere, responsabilità e margini di intervento, indagando come le istanze territoriali vengono rappresentate e recepite politicamente, verificando se e come le mobilitazioni dei residenti trovino spazio nei processi decisionali. Questo obiettivo permette di collocare il caso Aeroporto Marconi e Pescaraola dentro una riflessione più ampia sui meccanismi istituzionali della città contemporanea e sulla capacità delle comunità locali di incidere su decisioni infrastrutturali che impattano direttamente le loro condizioni di vita.

Le domande di ricerca, invece, rappresentano gli assi su cui si è sviluppata la ricerca e orientano in modo diretto sia la scelta dell'approccio qualitativo sia l'organizzazione del caso studio. Le tre domande, quella principale e le due complementari, derivano dall'intreccio dei temi teorici affrontati nei capitoli 1 e 2 e dalla necessità di comprendere come i processi analizzati nei capitoli teorici prendano forma concreta nei luoghi e negli spazi, nelle pratiche e nelle percezioni della comunità della zona di Pescaraola. L'obiettivo è interrogare le modalità con cui questi impatti vengono vissuti, rappresentati e politicamente affrontati dai residenti: in sostanza, si intende mettere in relazione le trasformazioni materiali prodotte da una grande infrastruttura con le percezioni e i vissuti degli abitanti, le forme di mobilitazione e di risposta politica che strutturano l'azione dei diversi attori coinvolti.

Da questo quadro discendono tre domande di ricerca principali. La prima, la principale, è così formulata:

Quali sono gli impatti della crescita e dell'espansione dell'Aeroporto Marconi sulla comunità locale della zona Pescaraola e sul territorio metropolitano di Bologna?

Questa prima domanda mira a ricostruire il quadro complessivo degli effetti prodotti dall'infrastruttura aeroportuale: inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, trasformazioni urbane, percezioni di rischio, mutamenti nel territorio e nella qualità della vita. Si tratta di una domanda descrittiva ma anche interpretativa, poiché non considera gli impatti come fenomeni oggettivi e neutri ma come esperienze vissute quotidianamente dai residenti di Pescaraola.

La seconda domanda di ricerca, complementare alla prima, è così formulata:

Quali sono i principali problemi percepiti dai comitati di residenti di Pescaraola in relazione ai piani di espansione dell'Aeroporto Marconi e alle trasformazioni urbanistiche in corso nel quartiere?

Questa domanda si concentra sulle percezioni, sui vissuti e sui significati che gli abitanti attribuiscono ai cambiamenti in atto. I comitati non rappresentano solamente un campione di cittadini più attivi, ma costituiscono un osservatorio privilegiato perché interpretano, traducono e rendono collettivi i vissuti individuali. È una domanda utile per integrare la domanda di ricerca principale perché consente di mettere a fuoco come la popolazione viva la vicinanza con un'infrastruttura globale e come costruisca un proprio sapere locale utile a leggere il territorio. Inoltre, permette di indagare se e come l'infrastruttura globale ha un ruolo nella produzione

dello spazio e nel determinare le scelte urbanistiche del territorio adiacente, in questo caso Pescaraola.

La terza domanda di ricerca è la seguente:

In che modo i comitati di residenti di Pescaraola interpretano e affrontano i problemi e i conflitti socio-ambientali legati all'Aeroporto Marconi?

Questa domanda esplora la dimensione politica del caso studio, quindi le forme di organizzazione territoriale, le pratiche di partecipazione, le strategie di resistenza, le relazioni con le istituzioni e con la società civile: permette, dunque, di indagare come il conflitto diventi un motore di produzione dello spazio urbano, e come attori locali, spesso marginalizzati nelle arene decisionali, riescano a costruire narrazioni alternative e a rivendicare diritti su temi quali salute, vivibilità, equità territoriale e cittadinanza.

Le tre domande sono tra loro complementari, perché la prima, la principale, ricostruisce gli impatti materiali e percepiti; la seconda approfondisce la dimensione della percezione e della rappresentazione sociale della questione; la terza affronta il livello organizzativo e politico delle risposte dei cittadini. Insieme, costruiscono un quadro multilivello che consente di collegare dinamiche globali con effetti locali, interpretare la produzione dello spazio come processo conflittuale, e analizzare il ruolo dei cittadini nella definizione delle traiettorie urbane. Queste domande orientano la struttura stessa del lavoro e costituiscono la base per il capitolo successivo, dedicato all'analisi dei dati raccolti tramite interviste, documenti e osservazione sul campo.

3.3 Metodologia, metodi ed etica della ricerca

Per questa ricerca è stata condotta un'analisi che adotta una prospettiva sia *top-down* che *bottom-up*, ovvero uno sguardo dall'alto, quindi dalle istituzioni e in termini di normative e regolamentazioni, ma anche dal basso, e dunque dai discorsi e dalle percezioni della comunità locale. Analogamente a quanto osservato in altri contesti di studio sulle infrastrutture complesse, questo approccio permette di leggere il territorio come spazio di interazione e conflitto tra attori dotati di risorse, poteri e capacità decisionali profondamente asimmetriche. Nel caso Aeroporto Marconi e Pescaraola, tale impostazione consente di indagare come la governance aeroportuale e le logiche di competitività globale si traducano in pratiche, discorsi e impatti che investono direttamente la vita quotidiana di una zona urbana periferica.

Come nel caso della ricerca condotta da Zinzani e Menga (2017) in Kyrgyzstan e Kazakhstan: *Sono state condotte interviste semi-strutturate, discussioni aperte e conversazioni semi-formali e informali con i membri della Commissione Chu-Talas; con rappresentanti delle autorità idriche statali, provinciali e distrettuali; con esperti nazionali e internazionali; con dirigenti e membri delle associazioni degli utenti dell'acqua (Water Users Associations – WUAs); nonché con agricoltori. La raccolta dei dati si è concentrata sul ruolo della Commissione e delle autorità idriche kazake e kirghise, sulle loro interazioni sia a livello interstatale sia nelle aree di confine, sui loro discorsi, nonché sulle modalità di gestione e sulle pratiche relative alle infrastrutture transfrontaliere nelle regioni di confine. Questa analisi ha permesso di combinare una prospettiva congiunta top-down e bottom-up, utile a districare le iniziative di sviluppo e le interazioni di potere tra gli Stati rivieraschi, in particolare il ruolo del Kazakhstan nell'influenzare la Commissione Chu-Talas (p.114).*

L'approccio metodologico della ricerca sul caso Aeroporto Marconi e Pescaraola si colloca all'interno della ricerca qualitativa della geografia umana, adottando una prospettiva interpretativa orientata a cogliere pratiche, percezioni, conflitti e processi socio-spaziali nel loro evolversi quotidiano. Data la natura del caso studio, ovvero un rapporto territoriale complesso tra una grande infrastruttura aeroportuale e una zona popolare, si è ritenuto necessario ricorrere a un insieme di tecniche complementari, integrate tra loro secondo il principio della triangolazione, al fine di una ricchezza di dati, diversificati e capaci di restituire la pluralità dei punti di vista in campo. I metodi usati sono stati:

- Raccolta di dati qualitativi attraverso 11 interviste aperte semi-strutturate, coinvolgendo membri di comitati locali di Pescaraola e realtà sociali del territorio attive sul tema dell'Aeroporto, una figura politica amministrativa in quanto consigliere di quartiere della maggioranza di governo del quartiere Navile, un'esperta scientifica su temi ambientali e sulla raccolta e analisi dei dati;
- Analisi documentale;
- Osservazione partecipante a eventi di quartiere.

Per questa ricerca, le interviste rappresentano il nucleo centrale della raccolta dati. Sono state scelte nella forma semi-strutturata, che permette di mantenere una traccia tematica comune pur lasciando spazio all'intervistato/a per articolare il proprio vissuto, introdurre temi inattesi e produrre narrazioni utili all'interpretazione geografica del caso. Come per Iain Hay (2000):

La maggior parte delle domande poste in un'intervista consente risposte aperte, piuttosto che un insieme chiuso di opzioni come "sì" o "no". In questo modo, ciascun informatore può comunicare al ricercatore eventi, esperienze o opinioni utilizzando le proprie parole. Uno dei principali punti di forza dell'intervista risiede proprio nella possibilità di cogliere ciò che è rilevante dal punto di vista dell'intervistato (p. 80).

La selezione degli intervistati è avvenuta attraverso un campionamento mirato, volto a individuare attori direttamente coinvolti o portatori di conoscenze rilevanti; questo processo è stato poi integrato da una logica *snowball*, per cui alcuni intervistati hanno facilitato l'accesso ad altre persone o gruppi. Tale modalità si è rivelata particolarmente efficace in un contesto come Pescaraola, caratterizzato da relazioni sociali dense e da fitte reti informali.

Le interviste sono state registrate (previo consenso), successivamente sono state trascritte e analizzate attraverso un processo di codifica tematica finalizzato a individuare ricorrenze, divergenze, narrazioni dominanti e contro-narrazioni, costruendo in questo modo categorie interpretative coerenti con le domande di ricerca.

La traccia di domande poste nelle interviste ai comitati, alle realtà sociali del territorio, all'esperta di temi ambientali è la seguente, divisa in sezioni di interesse per la ricerca:

LEGAME CON IL TERRITORIO

- *Sei residente in questa zona? (Pescarola o limitrofe)*
- *Da quanto tempo vivi in questa zona?*
- *Cosa ti lega personalmente a questa zona?*
- *Quali sono i luoghi e gli spazi del quartiere con cui hai più legame?*
-

PERCEZIONE DEI PROBLEMI

- *Quali sono le problematiche del quartiere che senti più vicine?*
- *In che modo queste problematiche ti colpiscono?*
- *Ritieni che ci sono specifiche categorie o gruppi di persone particolarmente colpite da queste problematiche (es. bambini, anziani, lavoratori, studenti)?*
- *Quali sono secondo te le conseguenze più urgenti?*
- *Ritieni che il quartiere Pescaraola sia cambiato negli anni? Se sì, come?*
-

IMPATTI AEROPORTO

- *Ritieni che l'Aeroporto Marconi abbia un ruolo nel generare, acuire, o risolvere le problematiche del quartiere?*
- *Se potessi valutare gli effetti positivi e/o negativi dell'attività dell'Aeroporto Marconi, quali indicheresti?*
- *Quali sono, secondo te, le conseguenze della ravvicinata presenza dell'Aeroporto Marconi sulla vivibilità del quartiere?*
- *Pensi che l'attività aeroportuale abbia dirette conseguenze sul cambiamento climatico (es. inquinamento atmosferico)? Se sì, questo dibattito è attivo anche a livello locale?*
- *Ritieni che il quartiere abbia subito interventi di modifica del territorio in relazione all'Aeroporto Marconi?*
-

ATTIVITA' COMITATO

- *Il comitato di cui fai parte di che aspetti si occupa?*
- *Qual è la vostra modalità di azione, nel quartiere e nella sfera pubblica?*
- *Quali sono gli interventi politici più urgenti, secondo voi?*
- *Siete a conoscenza dei dati ufficiali forniti dall'Aeroporto e/o dal Comune di Bologna (rumore, qualità dell'aria, traffico aereo)? Se sì, come li utilizzate?*
- *Siete a conoscenza dei piani di espansione dell'Aeroporto Marconi? Quali sono le vostre osservazioni a riguardo?*

- *Quali sono gli interventi legislativi o limitazioni all'attività aeroportuale in vigore oggi? Sono efficaci, rispetto ai problemi che sollevate?*
- *Avete mai avuto un responso dall'amministrazione comunale in merito alle problematiche da voi sollevate? Se sì, quale?*
- *Avete contatti e/o relazioni anche con gli altri comitati attivi a livello locale?*
-

VISIONE DI FUTURO

- *Come immagini il futuro del quartiere Pescaraola?*
- *Che cambiamenti ti aspetti?*
- *Secondo te, la qualità della vita in questa zona, alla luce di quanto detto sinora, nel prossimo futuro potrà migliorare o peggiorare?*
- *Come vorresti che fosse gestito l'Aeroporto Marconi per renderlo compatibile con il quartiere e la città? C'è un modello o una proposta che potrebbe essere di ispirazione in tal senso?*

Per l'intervista con il consigliere di quartiere, la traccia seguita per porre le domande è la seguente:

- *Qual è oggi il ruolo del Quartiere Navile nelle questioni legate all'Aeroporto Marconi?*
- *Quali sono, dal vostro punto di vista istituzionale, gli impatti più rilevanti che l'aeroporto produce su Pescaraola?*
- *In che modo il Quartiere dialoga con il Comune e con la società di gestione dell'aeroporto su questi temi?*
- *Quali strumenti concreti (normativi, amministrativi o politici) avete a disposizione per intervenire su problemi come rumore, qualità dell'aria e mobilità?*
- *Come valuta la proposta del Comune di istituire un Osservatorio permanente sull'aeroporto? Che ruolo dovrebbe avere?*
- *Come descriverebbe gli attuali equilibri di potere tra Quartiere, Comune, Regione e società aeroportuale nelle decisioni che riguardano il Marconi?*
- *Qual è oggi la relazione tra il Quartiere e i comitati di Pescaraola? Esistono spazi di confronto strutturato?*
- *Quali richieste dei comitati territoriali ritiene più fondate o più urgenti?*
- *Quali sono, secondo lei, i principali ostacoli politici o tecnici che rallentano la risoluzione delle criticità denunciate dai residenti?*
- *Guardando al futuro, quali condizioni ritiene necessarie affinché lo sviluppo dell'aeroporto sia compatibile con la qualità della vita nel quartiere?*

Accanto alle interviste, un ruolo fondamentale è stato svolto dall'osservazione sul campo, che ha permesso di comprendere direttamente le dinamiche spaziali, le pratiche quotidiane e il modo in cui gli abitanti vivono e percepiscono la presenza dell'aeroporto. L'attività di osservazione è avvenuta con sopralluoghi e camminate esplorative nella zona Pescaraola; con la partecipazione ad assemblee, riunioni e incontri pubblici organizzati da attori del territorio. Questa forma di osservazione partecipante ha consentito di cogliere modalità di interazione tra gli abitanti, le forme di costruzione collettiva del problema, e i linguaggi, simboli e cornici narrative utilizzate per descrivere il conflitto. L'osservazione partecipante ha svolto un ruolo cruciale nel rendere visibile la dimensione territoriale del conflitto.

Inoltre, qualsiasi ricerca qualitativa richiede una riflessione approfondita sul ruolo del ricercatore, sulle implicazioni etiche del lavoro sul campo e sui limiti strutturali che influenzano la produzione dei dati. Nel caso di questa ricerca, tali questioni assumono un rilievo particolare, poiché il contesto territoriale di Pescaraola è caratterizzato da una forte conflittualità socio-ambientale e da una rete di attori locali eterogenea, all'interno della quale il ricercatore stesso occupa una posizione situata e non neutrale.

L'autore, infatti, frequenta assiduamente OffSide Pescaraola, uno dei tre Municipi Sociali di Bologna, attivo nella zona di Pescaraola attraverso iniziative politiche, sociali, e progetti di mutualismo. Inoltre, alcune realtà presenti nel campo della ricerca, tra cui la polisportiva Hic Sunt Leones e lo stesso OffSide Pescaraola, sono legate alla rete dei Municipi Sociali. Ciò implica che il ricercatore non si presenta come osservatore esterno, ma come soggetto che già partecipa, seppur in minima parte, alla vita sociale e politica di Pescaraola.

Questa condizione genera vantaggi significativi come un accesso più semplice alle reti territoriali, con un livello di fiducia preesistente che facilita il dialogo, una conoscenza approfondita del contesto, delle sue dinamiche interne e dei suoi codici, e infine la possibilità di osservare le pratiche quotidiane e le forme di mobilitazione in modo ravvicinato e continuativo. Tuttavia, essa comporta anche rischi analitici ed etici, come una potenziale sovra-identificazione con una parte del conflitto, il rischio di leggere fenomeni complessi attraverso categorie interpretative proprie dell'organizzazione politica di appartenenza, o la possibilità di sbilanciamento nell'attribuzione di centralità o legittimità a determinati comitati rispetto ad altri.

Per limitare tali rischi, si è adottata una strategia di riflessività costante, distinguendo rigorosamente, nelle situazioni di ricerca, il contesto dentro cui si opera, includendo prospettive differenti e anche distanti dal Municipio Sociale, e triangolando le narrazioni raccolte con documenti, osservazioni sul campo e fonti istituzionali, ma soprattutto rendendo trasparente la propria posizione a tutti gli intervistati.

Operare in un contesto di conflitto socio-ambientale richiede particolare attenzione sull'etica. La ricerca si è basata sull'ascolto attivo nelle interviste, sul consenso informato, esplicitando finalità e utilizzo dei dati raccolti; sull'anonimizzazione dei soggetti intervistati, ove richiesto o quando ritenuto opportuno per evitare esposizioni indesiderate. In una zona come Pescarola, dove i residenti sperimentano quotidianamente gli impatti dell'aeroporto e dove la mobilitazione è spesso percepita come l'unico strumento di autodifesa territoriale, queste precauzioni sono necessarie per non produrre ulteriori forme di pressione o rappresentazione impropria. Infatti, le interviste, le assemblee e le osservazioni sul campo sono state, effettivamente, momenti di co-produzione del sapere. Questa scelta metodologica è coerente con la metodologia della ricerca qualitativa in geografia, per rifiutare l'idea di un sapere neutrale ed esterno e riconoscere invece la conoscenza come sempre situata, relazionale e costruita con gli attori del territorio.

Come tutte le ricerche qualitative, anche questa presenta limiti che è necessario esplicitare. Innanzitutto, la raccolta dei dati si è svolta in un periodo circoscritto, caratterizzato da eventi politici e istituzionali contingenti, come l'avanzamento dei progetti di ampliamento dell'aeroporto, l'avvio di un dibattito regionale sulla strategia aeroportuale, o l'inaugurazione dell'osservatorio cittadino sull'Aeroporto promosso dal Comune, al quale partecipano i comitati coinvolti nella ricerca. Inoltre, non tutti gli attori coinvolti nel processo decisionale, in particolare i rappresentanti della società di gestione e altre istituzioni sono facilmente raggiungibili. Infine, le percezioni dei residenti, pur cruciali per comprendere il conflitto, non equivalgono a dati tecnici e non possono sostituire analisi tecniche.

Il posizionamento semi-interno del ricercatore, rappresentando un elemento dichiarato, costituisce una componente essenziale della ricerca. Infatti, dichiarare appartenenze, limiti e responsabilità non solo rafforza la trasparenza del lavoro svolto, ma permette di interpretare in modo più consapevole i dati raccolti e il contesto relazionale in cui sono stati prodotti. In un territorio come Pescarola questa riflessività è parte integrante del processo scientifico e dell'analisi.

Cap. 4. Pescaraola e l'Aeroporto: voci dal territorio



Figura 1: carta elaborata attraverso l'applicazione *QGis*, dove si evidenzia il territorio di Pescaraola e alcuni dei suoi luoghi più significativi: l'Aeroporto Marconi, le fabbriche di bitumi Frantoio Fondo Valle e Valli Zabban, il Comparto Bertalia-Lazzaretto, il Centro Sportivo Pizzoli e OffSide Pescaraola.

4.1 Attori, soggettività e territorio di Pescaraola

Le interviste condotte nell'ambito di questa ricerca hanno coinvolto un insieme eterogeneo di soggetti, accomunati da un legame diretto e quotidiano con il territorio di Pescaraola e con le trasformazioni che lo attraversano. Gli 11 partecipanti alle interviste sono:

- Residenti storici e più recenti della zona, tutti membri attivi dei comitati locali:
 - William e Momi, *Comitato Vivere Bene in Bertalia*;
 - Paolo e Angela, *Comitato Compatibilità Aeroporto e Città*;
 - Gianfilippo, Viviana e Marco, *Comitato Bologna l'Aeroporto Incompatibile*;
- Rappresentanti di associazioni sportive e sociali, non residenti nel quartiere:

- Roberto, *Polisportiva Hic Sunt Leones*;
- Alice, *OffSide Pescaraola*;
- Attivista sui temi ambientali:
 - Caterina, *SCIFT - Officina di Scienza, Immaginazione, Formazione e Tecnologia*;
- Consigliere di quartiere del Quartiere Navile (quartiere che include Pescaraola):
 - Massimiliano, *Coalizione Civica per Bologna*.

Questa pluralità di posizioni consente di restituire una lettura articolata del territorio, che tiene insieme vissuti individuali, memorie collettive, pratiche di mobilitazione e punti di vista istituzionali, offrendo una base solida per affrontare le domande di ricerca relative agli impatti dell'aeroporto, alle problematiche locali e alle forme di conflitto, di dialogo e risposta istituzionale.

Una parte rilevante delle persone intervistate è costituita da residenti storici di Pescaraola, presenti nel quartiere da diverse decine di anni. In particolare, cinque delle undici persone intervistate rientrano in questa categoria: William, Momi, Gianfilippo, Paolo e Angela. Le loro narrazioni permettono di ricostruire una memoria di lungo periodo delle trasformazioni territoriali e urbane, evidenziando come Pescaraola sia stata storicamente una zona periferica e marginale rispetto allo sviluppo della città di Bologna. Dai racconti emerge con forza l'immagine di una zona che, almeno fino agli anni Sessanta, era caratterizzata da condizioni abitative precarie: William racconta, ad esempio, che in alcune aree, tra le quali casa sua, mancavano l'acqua corrente e i servizi igienici all'interno delle abitazioni, il trasporto pubblico era scarso e discontinuo e i servizi socio-territoriali pressoché assenti. Alcune di queste criticità, soprattutto la sensazione di abbandono, persistono tutt'oggi nel vissuto quotidiano di Pescaraola, come emerge spesso dai racconti di William e Momi del Comitato Vivere Bene in Bertalia, e Gianfilippo, del comitato Bologna l'Aeroporto Incompatibile: lamentano come Pescaraola abbia una vita a parte rispetto a Bologna, anche se “*a piedi, arrivare a Piazza Maggiore, non è così distante*”, dice Gianfilippo. Anche Viviana, residente da tre anni a Pescaraola, lamenta come il trasporto pubblico, nella fascia serale, risulti fortemente insufficiente, con ricadute dirette sulle possibilità di socialità e di partecipazione alla vita cittadina a Bologna.

Angela, invece, anche lei abitante storica di Pescarola e facente parte di Comitato Compatibilità Aeroporto e città (Cocompaer, da qui in avanti), oltre che di Legambiente, racconta come questa zona sia rimasta a lungo tempo non urbanizzata ed elenca le infrastrutture nelle quali Pescarola appare immersa: l'aeroporto, la tangenziale, le linee ferroviarie Bologna-Padova e Bologna-Firenze, alle quali si aggiunge l'incremento del traffico stradale su via Terracini legato all'Asse attrezzato Sud-Ovest di Casalecchio. A questi elementi si integra la presenza di impianti industriali come il Frantoio Fondo Valle e la Valli Zabban, fabbriche di bitumi entrambe site in via del Traghetto, recentemente oggetto di attenzione mediatica in seguito a rilevazioni autonome sulla qualità dell'aria effettuate da un residente. Una percezione simile emerge anche dalle parole di Momi, che descrive via Zanardi, la via principale che attraversa Pescarola e che la collega a Porta Lame, ormai come una vera e propria "*camionale*".

La marginalità di Pescarola viene spesso collegata, nelle interviste, a una percezione diffusa di scarso interesse politico e istituzionale nei confronti della zona. William descrive la zona come amministrativamente "omogenea", in quanto storicamente bacino elettorale del centro-sinistra. Dato che "*qui i voti li hanno sempre presi*", non c'è mai stato un vero interesse a risolvere i problemi sollevati dai residenti, definendo Pescarola come una periferia che per lungo tempo ha ricevuto dunque investimenti limitati e interventi frammentati tra loro, scontando una mancanza di visione complessiva. Anche Roberto, della Polisportiva Hic Sunt Leones, conferma che Pescarola è una zona con forte radicamento del Partito Democratico, forza politica del centrosinistra. Tali narrazioni forniscono un primo quadro utile per rispondere alla prima domanda di ricerca, relativa agli impatti della crescita aeroportuale sul territorio, mostrando come questi si innestino su una condizione di vulnerabilità preesistente. Pescarola emerge così come un territorio in cui la prossimità fisica a una grande infrastruttura non coincide necessariamente con benefici diffusi e distribuiti, ponendo l'interrogativo se, al contrario, porti ad una concentrazione di impatti socio-ambientali negativi che si sovrappongono a fragilità territoriali già presenti.

Tutti i residenti intervistati sono coinvolti nei comitati locali, che rappresentano una delle principali forme di organizzazione territoriale presenti nel quartiere. I comitati risultano per lo più di formazione recente, con l'eccezione di Cocompaer, che affonda le proprie radici negli anni Novanta nelle prime mobilitazioni contro l'impatto acustico dell'aeroporto.

Accanto ai residenti storici, sono stati intervistati anche abitanti più recenti, che hanno scelto Pescarola negli ultimi anni come luogo di vita. Le loro testimonianze restituiscono

un'immagine ambivalente del quartiere: da un lato apprezzato per il carattere popolare, la presenza di spazi verdi e una certa prossimità al centro urbano, come raccontato da Viviana e Marco; dall'altro percepito come carente di servizi, di spazi pubblici attrezzati e di luoghi di aggregazione. Anche tra loro emerge una crescente attenzione agli effetti dell'aeroporto, in particolare al rumore e all'intensificarsi del traffico aereo, elementi che influenzano la qualità della vita quotidiana e che alimentano forme di disagio e frustrazione, ma che sono anche volano di attivazione.

Sia Viviana che Marco, infatti, raccontano di aver cominciato a far parte del comitato Bologna l'Aeroporto Incompatibile proprio perché vorrebbero sensibilizzare maggiormente le persone di Pescaraola a riguardo. Queste percezioni contribuiscono a delineare il quadro delle problematiche vissute e sentite dagli abitanti, in relazione alla seconda domanda di ricerca, centrata sulle percezioni locali degli impatti.

Paolo, fondatore del comitato Cocompaer, racconta il lavoro di mappatura autonoma di segnalazioni e percezioni condotto attraverso questionari distribuiti porta a porta, in assenza di strumenti istituzionali strutturati.

“Mi sono fatto da solo tutte le buchette di Lame e di metà Bolognina. Ho chiesto di mettermi in ordine quali erano le fonti di rumore più sgradevoli scegliendo tra: circolazione privata, i treni, perché qui abbiamo anche quello, gli aeroplani e le fabbriche. [...] E comunque con questo sistema abbiamo ottenuto l'attenzione di molte persone e abbiamo raccolto le risposte nelle edicole. Abbiamo avuto questo risultato: 3.800 famiglie”.

Gli altri comitati, invece, collocano la loro nascita in una fase di forte crescita del traffico aeroportuale, legata all'espansione dello scalo e all'intensificazione dei voli low cost. “Bologna l'Aeroporto Incompatibile” nasce da una divisione interna a Cocompaer, mentre il “Comitato Vivere Bene in Bertalia” si costituisce a ridosso dell'avvio dei lavori per il People Mover, il treno monorotaia sopraelevato che collega l'Aeroporto Marconi con la Stazione centrale di Bologna.

Dalle interviste emerge come l'attivazione dei comitati sia innescata da eventi specifici, come l'avvio dei cantieri del People Mover o l'aumento dei voli notturni, ma come tali mobilitazioni tendano poi ad ampliarsi verso una riflessione più complessiva sulla vivibilità della zona, sulla salute, sulla giustizia ambientale e sul rapporto tra Aeroporto e città. I comitati vengono descritti

come soggetti che svolgono una funzione di intermediazione tra cittadini e istituzioni, pur riconoscendo le difficoltà di incidere su processi decisionali dominati da attori economici di scala superiore, che è un discorso emerso soprattutto in relazione all'Osservatorio sul Rumore aeroportuale avviato recentemente dal Comune di Bologna, coinvolgendo i comitati di Pescaraola.

Queste dinamiche risultano centrali per affrontare la terza domanda di ricerca, relativa alle modalità con cui i residenti interpretano e affrontano il conflitto socio-ambientale. Massimiliano, consigliere di quartiere di Coalizione Civica, descrive Pescaraola come *“una delle zone in maggiore trasformazione potenziale”*, perché molti impatti, ancora, non sono presenti: insieme alla Bolognina, sempre parte del Quartiere Navile, Pescaraola ha molte strutture ex artigianali e lotti dismessi da riconvertire e destinare a nuovi usi; è previsto l'intervento sull'area del comparto Bertalia-Lazzaretto, dove è in cantiere un progetto pubblico di studentato, oltre che strutture dell'Università di Bologna e palazzi privati sul lato di via Terracini. È già presente, invece, l'impatto dell'Aeroporto Marconi, soprattutto legato alla crescita dei voli low-cost e della presenza di Ryanair su Bologna. A riguardo, Massimiliano dice:

“Per esempio Bologna, questa è una mia visione, è un aeroporto che anni fa ha fatto un forte investimento sul prolungamento della pista per accogliere i voli intercontinentali e l'ha sfruttato pochissimo e malissimo perché poco dopo è diventato una base di Ryanair, che ha delle tratte medie e brevi”.

Accanto ai comitati e al consigliere di quartiere, la ricerca ha coinvolto realtà associative e sociali attive nel quartiere che svolgono un ruolo importante nella costruzione di spazi di aggregazione e di risposta ai bisogni locali.

Dalle interviste emerge come Pescaraola sia stata a lungo priva di luoghi strutturati di socialità e come l'insediamento di queste realtà abbia contribuito a trasformare alcuni spazi, in particolare quelli sportivi del centro sportivo Pizzoli, in luoghi di incontro accessibili anche a fasce di popolazione economicamente fragili, soprattutto giovani e famiglie. Le esperienze di “OffSide Pescaraola”, bar, trattoria popolare e spazio con attività di mutualismo, e della “Polisportiva Hic Sunt Leones” restituiscono l'immagine di una zona che, pur segnata da condizioni di marginalità, esprime una significativa capacità di auto-organizzazione e di produzione di legami sociali.

Infine, l'intervista a Caterina, attivista di "SCIFT", contribuisce a collocare il caso di Pescaraola all'interno di dinamiche più ampie sul tema della governance urbana. In particolare, emerge il tema della trasparenza dei dati relativi al rumore degli aerei forniti dall'Aeroporto Marconi, spesso percepiti come insufficienti o poco rappresentativi dell'esperienza quotidiana da parte dei residenti e dei comitati. La sua intervista contiene diversi elementi su cui ragionare per indagare le asimmetrie di potere tra istituzione locale, il Comune, l'Aeroporto Marconi, e, infine, i cittadini di Pescaraola.

Nel complesso, le interviste restituiscono una rappresentazione di Pescaraola come territorio stratificato e complesso: storicamente marginale, oggi sottoposto a una crescente pressione infrastrutturale; segnato da fragilità sociali, ma anche da una significativa densità di pratiche associative e di mobilitazione; attraversato da conflitti legati all'aeroporto che diventano una lente privilegiata per leggere le disuguaglianze urbane e i rapporti di potere che attraversano la città di Bologna. In questo senso, Pescaraola costituisce un osservatorio strategico per analizzare come le grandi infrastrutture producano disuguaglianze spaziali, attivino conflitti locali e sollecitino forme di risposta collettiva all'interno della città contemporanea.

Questo quadro costituisce la base per l'analisi tematica che verrà sviluppata nei paragrafi successivi del capitolo.

Alla luce delle narrazioni raccolte, è possibile proporre una lettura interpretativa complessiva del caso di Pescaraola come "zona di sacrificio" all'interno dei processi di sviluppo urbano e infrastrutturale della città di Bologna. La "zona di sacrificio" è descritta da Pellizzoni (2025) come:

Una forma di disuguaglianza caratterizzata da una peculiare topologia, poiché si attua in luoghi specifici e mescola aspetti economici, relativi ai processi estrattivi e produttivi, ad aspetti ecologici, relativi all'ambiente e alla salute (p. 379-380).

Questa definizione non emerge mai in modo esplicito dalle parole degli intervistati, né viene utilizzata come categoria dai residenti o dai comitati; tuttavia, consente di sintetizzare efficacemente un insieme di vissuti, percezioni e frustrazioni che attraversano in modo trasversale tutti i racconti. Pescaraola appare infatti come uno spazio urbano su cui vengono concentrati in modo sproporzionato i costi sociali, ambientali e legati alla salute connessi allo

sviluppo della città e, in particolare, alla presenza e all'espansione dell'infrastruttura aeroportuale.

Il rumore costante, l'inquinamento atmosferico, le trasformazioni urbanistiche, la pressione infrastrutturale e la carenza di interventi strutturali sono elementi che, nel racconto delle persone intervistate, si sommano a una lunga storia di marginalità urbana, contribuendo a costruire l'immagine di una zona che assorbe gli impatti negativi senza benefici distribuiti. Concettualizzare Pescarola come zona di sacrificio permette dunque di leggere la zona come uno spazio considerato subordinato, in cui la qualità della vita dei residenti viene posta in secondo piano rispetto a obiettivi più ampi di crescita economica, competitività territoriale e connessione globale.

Questa percezione si manifesta attraverso un diffuso senso di abbandono, di ingiustizia sociale e nei rapporti di potere, questioni più volte richiamate dagli intervistati quando descrivono il rapporto con le istituzioni e con i soggetti che governano l'infrastruttura aeroportuale. In molte delle interviste, infatti, emerge come si percepisca Pescarola come una zona poco ascoltata, scarsamente rappresentata e strutturalmente debole nel confronto con attori dotati di maggiore potere economico, tecnico e decisionale, in particolare l'Aeroporto Marconi, la Camera di commercio, Ryanair. In questo senso, la crescita dell'aeroporto viene vissuta come l'ennesimo processo calato dall'alto, che si innesta su un territorio già segnato da fragilità storiche e che contribuisce a rafforzare dinamiche di disuguaglianza spaziale all'interno della città.

Leggere Pescarola come zona di sacrificio significa riconoscere e valorizzare come proprio in questi contesti emergano pratiche di resistenza, di organizzazione e di produzione di contro-narrazioni. Le mobilitazioni dei comitati, le iniziative associative e le forme di mutualismo locale possono essere interpretate come tentativi di sottrarsi a questa condizione. In questo senso, il conflitto legato all'aeroporto diventa una lente interessante per osservare come le disuguaglianze si producono, si sedimentano e vengono contestate nello spazio urbano.

4.2 Problematiche socio-ambientali e percezioni

Le interviste realizzate restituiscono un quadro articolato delle problematiche vissute dagli abitanti di Pescaraola, in cui le questioni sociali, ambientali e le trasformazioni urbane risultano profondamente intrecciate. In questa pluralità di criticità, emerge con chiarezza un elemento centrale che accomuna tutte le persone intervistate, ovvero l'inquinamento acustico prodotto dal traffico aeroportuale. Il rumore degli aerei costituisce infatti il principale fattore di disagio quotidiano e, al tempo stesso, il principale volano di attivazione sociale e politica a Pescaraola.

L'inquinamento acustico viene percepito come totalizzante dell'esperienza quotidiana, infatti riguarda quasi l'intera giornata e incide direttamente sulla vivibilità degli spazi, sia privati che pubblici. A differenza di altre problematiche, il rumore è percepito nella sua immediatezza, continuità e impossibilità di ignorarlo: interrompe il sonno, rende difficoltosa la conversazione, condiziona il tempo libero e incide sulla salute psico-fisica degli abitanti. *“Non si possono interrompere le emozioni”*, dice Momi, quando raffronta il rumore costante degli aerei che interrompe la quotidianità con la pubblicità durante un film, richiamando un episodio per cui una sua lettera di denuncia viene pubblicata da un giornale locale bolognese, con questo titolo. Proprio per questa sua natura invasiva, il rumore rappresenta un'esperienza condivisa da tutti i residenti, indipendentemente dall'età, dalla sensibilità individuale o dal grado di consapevolezza. Attorno all'elemento del rumore, dunque, si costruisce una percezione diffusa di ingiustizia, legata al fatto che i costi della crescita aeroportuale ricadono in maniera sproporzionata su Pescaraola.

William, durante l'intervista, non riesce a elencare un aspetto positivo dello sviluppo e della crescita dell'Aeroporto Marconi per Pescaraola, ma racconta solo aspetti negativi: *“Non abbiamo avuto niente, abbiamo avuto solo i danni dell'aeroporto, noi subiamo solo i danni. Compresi quelli connessi con il People Mover, perché se non ci fosse stato l'aeroporto non avremmo avuto nemmeno il People Mover”*. Infatti, il comitato Vivere bene in Bertalia, di cui William fa parte, nacque proprio in risposta alla costruzione del People Mover.

Viviana va a rafforzare quanto enuncia Momi, dicendo *“Non si possono interrompere le emozioni”*, confermando: *“Anche il weekend, tu alle 6 del mattino sei sveglio, perché potenzialmente intorno a quell'ora iniziano a volare, quindi l'estate non ti dico... perché hai le finestre aperte. L'inverno anche, per chi magari ha un sonno un po' più pesante forse riesce,*

per chi come noi invece ha un sonno un po' più leggero è inevitabilmente disturbato e si sveglia”.

Anche Marco è abbastanza netto, quando gli viene chiesto se l'Aeroporto Marconi porti anche benefici a Pescaraola: *“No, non ne vedo. Cioè, ok, avere l'aeroporto in città... ma anche se fossi un cittadino di San Lazzaro che ho l'aeroporto a mezz'ora di strada, non è particolarmente positivo. L'aeroporto è sviluppo, è lavoro, sviluppiamoci, va bene, ma se vogliamo arrivare a 20 milioni di passeggeri non è questo il posto. Come si fa, è ridicolo, secondo me è uno dei pochi aeroporti che vuole raggiungere quei numeri, numeri da città grandi, dentro la città”.*

Oltre alle interviste, per questa ricerca è stata svolta osservazione sul campo e osservazione partecipante ad alcuni eventi, sia di socialità che assembleari, che si sono tenuti negli scorsi mesi in Pescaraola. Innanzitutto, si può confermare come la presenza di aerei sia costante e ininterrotta, almeno fino alle 23 di sera: vige infatti un'ordinanza di ENAC, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, da luglio 2023, che vieta i sorvoli notturni dalle 23 alle 6 del mattino, salvo in caso di meteo avverso o di emergenza, comportando un notevole fastidio e una costante interruzione delle interazioni che si stanno avendo, disturbando la concentrazione, agendo pressione psico-fisica se esposti per lungo tempo a questi rumori.

Inoltre, si può confermare come ogni interazione sia legata al tema del rumore: non c'è una discussione nella quale non viene fuori il tema dell'inquinamento acustico prodotto dal traffico aeroportuale, confermando quindi il rumore come primo tema percepito come problematico da chi abita o è attivo, in più modi, in Pescaraola.

Così come il rumore impatta enormemente sulla quotidianità di Pescaraola, nelle interviste emerge con forza anche il tema del rischio legato ai decolli e agli atterraggi degli aerei, motivo di denuncia da parte dei comitati. Gli aerei decollano e atterrano a una distanza verticale molto ravvicinata alle abitazioni, e questo implica un “rischio insostenibile”. Come dice Gianfilippo: *“Sai bene come la rotta di atterraggio degli aerei, quando vengono da Est, devono passare sulla città per atterrare, praticamente attraversano tutta la zona nord della città. Da San Lazzaro, La Fiera, San Donato, La Bolognina, Crociscoperta e Pescaraola. Non è che poi sulla Fiera o sulla Bolognina sono a 3.000 metri, alla Fiera sono a 400-500 metri al massimo dal suolo e quando arrivano qui sono già 150-200 metri al massimo di altezza, perché sono vicinissima alla pista di atterraggio”.*

Angela, nel corso dell'intervista, arriva al tema del rischio insostenibile parlando di come Pescaraola può migliorare e ponendo il tema di come chi amministra la zona deve fare una scelta:

“L'aeroporto Marconi è puntato sulla città. Io ho una mappa in cui sappiamo che oltre al rumore, che si sa che è dannoso alla salute, che fa male alla salute dei cittadini, c'è anche il fatto che una tale infrastruttura ha dei rischi intrinseci. Questi rischi sono al momento dell'atterraggio e del decollo, in una determinata zona, e si sanno che questi rischi avvengono in un periodo di tempo di 200 anni, però si sa che le probabilità dicono che c'è questo rischio. [...] Quindi io mi chiedo: ha senso investire sulle infrastrutture sportive del Pizzoli, visto che è compreso in questa zona di rischio, e non pensare a spostare pian pianino queste attività per collocarle altrove? Perché non si può avere un doppio discorso, in cui si dice cerchiamo di convivere con l'aeroporto, quindi si investe nell'aeroporto, si aumentano i voli e le destinazioni e, contemporaneamente, si continua a vivere laddove c'è un rischio insostenibile”.

Infatti, descrive Angela, c'è un cono che indica con precisione la zona più soggetta a questo rischio insostenibile, e in quest'area sono comprese abitazioni e il centro sportivo Pizzoli, che rappresenta un luogo importante di socialità e incontro in zona Pescarola.

Inoltre, anche il tema della qualità dell'aria e della salute emerge nelle interviste. A differenza dell'inquinamento acustico, questa questione non è sempre percepita come immediatamente visibile o misurabile nella vita quotidiana. Tuttavia, per alcune persone intervistate, in particolare per chi è maggiormente sensibile ai temi ambientali come Viviana, o per chi è coinvolto in attività di monitoraggio e analisi dei dati come Caterina, l'inquinamento atmosferico legato al traffico aereo e stradale rappresenta una preoccupazione centrale.

In questi casi, la mancanza di dati chiari, accessibili e rappresentativi del territorio viene vissuta come un'ulteriore problematica che alimenta diffidenza nei confronti soprattutto della società di gestione dell'Aeroporto Marconi. Il sospetto che emerge è relativo agli strumenti di misurazione ufficiali e alla loro capacità di restituire integralmente l'esperienza quotidiana degli abitanti. Emerge così preoccupazione sugli effetti di lungo periodo, ad esempio sulla salute. Caterina, che si è impegnata in prima persona per ricavare i dati grezzi dalle centraline di misurazione del rumore, per via di un calcolo logaritmico difficilmente comprensibile, non è riuscita ad evidenziare l'impatto concreto e reale sulla vita delle persone perché impossibilitata a ricavare, dai dati resi disponibili dall'Aeroporto Marconi, l'esatto numero di voli giornalieri.

Infatti, Paolo, residente attivo e molto esperto in materia, visto che ha avuto ruoli politici e anche interni alla società di gestione aeroportuale, spiega come, secondo la legislazione attuale,

che fissa i limiti di rumore ad un certo livello di decibel, si ricorre in sanzioni se si supera per una settimana, ogni quadrimestre, per tre quadrimestri consecutivi il limite.

Un calcolo di questo tipo è molto difficile da fare, per chi non ha competenze specifiche, ma soprattutto, come sottolinea Caterina, per chi non ha accesso alla formula originaria del calcolo. Questo, infatti, non è una media ponderata, ma si basa sul rumore settimanale, tralasciando le differenze quotidiane di sorvoli aerei e quindi pesando non equamente ogni giornata. È indubbiamente di difficile comprensione, e questo aspetto è rilevante per l'azione politica di ciascun comitato e ugualmente per chi si interessa del problema e vorrebbe sviluppare opzioni alternative, come SCIFT. Si pone dunque un serio problema di trasparenza e di accesso ai dati, nel mondo contemporaneo sempre più fondamentali per la progettazione e l'applicazione di politiche.

Le problematiche socio-ambientali legate all'aeroporto si inseriscono, inoltre, in un quadro più ampio di criticità urbanistiche che caratterizzano Pescaraola. Dalle interviste emerge, seppur in misura minore, anche il tema della mobilità come elemento problematico. Il passaggio a livello di via Zanardi viene frequentemente richiamato come la soglia simbolica e materiale che segna il confine di Pescaraola rispetto al resto della città di Bologna. Questo confine è percepito come il punto oltre il quale si manifesta una progressiva diminuzione dell'attenzione politica e istituzionale e degli investimenti pubblici. Pescaraola viene così rappresentata come una zona "oltre" la città, separata e marginalizzata. Racconta Momi: *"Raccontano ancora adesso che per arrivare da Via Agucchi, per venire a prendere l'autobus, allora l'autobus si prendeva solo qua su Via Zanardi, si infangavano, era tutta una situazione molto difficile, insomma, mettiamola così. Noi siamo arrivati che questa situazione era già superata. [...] Potrebbe essere aumentato qualcosa come i servizi degli autobus, non so se prima c'era qualche corsa in meno, poi negli anni è diventato qualche corsa in più"*.

La carenza del trasporto pubblico rafforza ulteriormente questa percezione. La zona è servita da un numero limitato di linee di autobus, con frequenze ridotte e una sostanziale assenza di corse serali. Questa situazione incide profondamente sulla quotidianità degli abitanti, limitando le possibilità di spostamento e rendendo più complesso l'accesso al lavoro, ai servizi, alla socialità e alle opportunità offerte dalla città. Viviana, nel corso dell'intervista, ha sottolineato come il problema risulta particolarmente gravoso per le persone anziane, per chi ha difficoltà motorie e per chi non dispone di un mezzo privato. In parallelo, il traffico stradale intenso viene

percepito come una fonte ulteriore di disagio, in termini di rumore, inquinamento e quindi peggioramento della qualità dell'aria.

Un altro tema emerso dalle interviste riguarda la carenza di servizi di prossimità e di spazi di socialità. Pescarola viene descritta come una zona storicamente povera di servizi socio-educativi, spazi pubblici attrezzati e luoghi di aggregazione, sia da William, che sottolinea anche la frammentazione interna a Pescarola, che da Alice, che di queste attività se ne occupa quotidianamente con il doposcuola popolare di OffSide. William approfondisce come gli spazi che forniscono servizi intercettino composizioni diverse: William, per esempio, è attivo nella parrocchia di via delle Borre e, nonostante cerchino di abbattere i costi, non tutti i bambini della zona riescono ad accedervi; chi rimane escluso, spesso, viene intercettato a OffSide, che fornisce servizi gratuiti di doposcuola, aiuto compiti e, nell'estate del 2025, anche un centro estivo. Alice racconta come questo centro estivo sia nato da una denuncia: la sospensione totale da maggio a ottobre dei servizi socio-educativi istituzionali di Pescarola.

Con questo centro estivo, OffSide ha colmato un vuoto istituzionale, ma ha anche dimostrato come Pescarola sia un territorio attraversato da diversi conflitti, anche internamente alla composizione sociale di chi abita la zona, ma anche un territorio capace di intessere legami di solidarietà e auto-organizzare risposte ai bisogni sociali: *“Questa questione ha portato a una denuncia pubblica da parte nostra, come Doposcuola Popolare di Offside, nel chiedere degli investimenti seri nel sociale e più specificatamente nell'educazione di tutte le fasce d'età, che per le più adulte diventa sensibilizzazione e prevenzione e ha portato dall'altra parte alla nostra idea di autogestirci e autocrearci questo piccolo centro estivo che ha coinvolto ulteriori venti bambini e ragazzi, sempre della stessa fascia d'età, e non tutti erano agganciati già dal doposcuola né dall'HSL, infatti sono arrivate anche persone, famiglie che non avevamo mai intercettato”*.

Alice, inoltre sottolinea la capacità di auto-organizzazione di Pescarola: *“Secondo me Pescarola è il tipico esempio della gente che per sopravvivere ha imparato ad auto-organizzarsi. Penso che Pescarola abbia già fatto un po' del suo, in verità. Il fatto che sia completamente autonoma nel reindirizzamento dei servizi, nel supporto mutualistico, nell'auto mutuo-aiuto. Pescarola comunque è una comunità che ha reagito tranquillamente allo sfruttamento territoriale e alla mancanza di servizi”*.

Particolarmente significativa per la cittadinanza di Pescaraola è, inoltre, la chiusura del supermercato Conad all'interno del centro commerciale di zona in via Ca' Bianca, che viene evocata in diverse interviste come un evento emblematico dell'abbandono del quartiere. La perdita di un servizio essenziale come il supermercato viene interpretata come l'ennesimo segnale di disinvestimento strutturale. Per molte persone anziane, la chiusura del Conad ha significato una concreta difficoltà nell'approvvigionamento quotidiano, aggravando una condizione di isolamento già presente. Questo evento viene quindi caricato di un forte valore simbolico. A riguardo, Roberto dice: *“Il supermercato di quartiere che era il Conad, ha chiuso. Non esistono più vecchietti che possano scendere a piedi per andare a fare la spesa. Per questo dico c'è una forte discrepanza tra questa necessità di collegare Pescaraola col People Mover piuttosto che fare le nuove case nel comparto Bertalia-Lazzaretto, e il fatto che poi dei requisiti minimi, come può essere un supermercato in quartiere, non ci sono”*.

Infine, le aree verdi emergono come spazi di grande valore sociale e al tempo stesso come luoghi potenzialmente minacciati. Marco e Viviana, ad esempio, sottolineano l'importanza degli spazi verdi non solo per le loro funzioni ambientali, ma soprattutto come luoghi di incontro, gioco, relazione e costruzione di comunità. La difesa di questi spazi viene percepita come parte integrante della lotta per la vivibilità del quartiere, in opposizione a una progressiva compressione degli spazi di vita a favore delle infrastrutture e della logistica.

Nel complesso, dunque, le problematiche emerse dalle interviste delineano un quadro in cui Pescaraola appare come un territorio su cui si concentrano i costi sociali e ambientali dello sviluppo urbano e infrastrutturale della città di Bologna. Sebbene la definizione di “zona di sacrificio” non emerga esplicitamente nelle parole degli intervistati, essa si manifesta chiaramente nelle narrazioni esplicite di frustrazione e abbandono. Il conflitto legato all'aeroporto si inserisce così in una trama più ampia di disuguaglianze urbane, diventando una lente privilegiata per comprendere come le trasformazioni infrastrutturali incidano sulla vita quotidiana e producano forme di marginalità e di resistenza nello spazio urbano.

4.3 Impatti percepiti da Pescaraola dell'Aeroporto Marconi

Dalle interviste emerge con chiarezza come la presenza e, in particolar modo, la crescita e lo sviluppo dell'Aeroporto Marconi siano percepite prevalentemente in termini negativi dagli abitanti e dagli attori del territorio di Pescaraola coinvolti nella ricerca.

Nella maggior parte dei casi, la narrazione che accompagna l'aeroporto non è quella di un'infrastruttura portatrice di opportunità o benefici per il territorio, ma è più simile a quella di un elemento estraneo e invadente, la cui espansione viene vissuta come una minaccia diretta alla qualità della vita e alla salute dei residenti. Il sentimento prevalente che attraversa le interviste è infatti di rifiuto nei confronti della crescita dello scalo e dei suoi piani di sviluppo; questo rifiuto si alimenta innanzitutto a partire dall'esperienza quotidiana e dall'inquinamento acustico, già analizzata nel paragrafo precedente, che rappresenta l'impatto più immediato, continuo e universalmente condiviso. Il rumore degli aerei viene descritto come una presenza costante, che scandisce le giornate, interrompe il sonno, condiziona le relazioni sociali e incide sul benessere psicofisico degli abitanti. Proprio perché riguarda tutti, senza distinzioni, il rumore diventa il principale catalizzatore del conflitto e il punto a partire dal quale si costruisce una percezione diffusa di ingiustizia: i costi della crescita aeroportuale vengono sopportati quasi interamente da Pescaraola, mentre i benefici risultano concentrati altrove.

Accanto al rumore, emerge con forza anche il tema della salute e del rischio. Diverse persone intervistate esprimono preoccupazioni legate agli effetti dell'inquinamento atmosferico e alla prossimità estrema delle traiettorie di decollo e atterraggio rispetto alle abitazioni. In più interviste viene esplicitamente sottolineato come Pescaraola sia una zona densamente abitata e non un'area marginale o agricola, rendendo inaccettabile l'esposizione quotidiana a livelli elevati di rumore e sostanze inquinanti come, ad esempio, i prodotti della combustione del cherosene, il carburante degli aerei. Viviana, infatti, racconta:

“Ok, allora, non so se lo senti, ma c'è un po' di puzza nell'aria. Ci sono delle mattine in cui è irrespirabile proprio. Io credo che sia prevalentemente legato a quando ci sono gli atterraggi. Le giornate in cui ci sono gli atterraggi sento proprio una gran puzza e credo che derivi proprio dal fatto che scarichino nel momento in cui scendono”.

In questo contesto, l'assenza di una Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), pur non essendo risolutiva, e, soprattutto, di un'indagine epidemiologica sistematica viene vissuta come una grave mancanza. William descrive l'indagine fatta dall'AUSL nel 2018 come insufficiente:

“La cosa che non abbiamo toccato è il discorso della salute, di quell'indagine sanitaria che è stata fatta un tanto al chilo, nel senso che sono andati a verificare solo nelle farmacie l'uso dei farmaci che avevamo noi rispetto ad altre zone. Tu devi fare un'indagine sanitaria, capillare, e andare a vedere la gente qui come vive, che cos'ha e che malattia.

Infatti, quanto criticato all'AUSL in merito all'indagine sanitaria fatta è di aver approfondito solamente la vendita di medicinali nelle farmacie, mentre chi ha malattie respiratorie, avendo l'esenzione, non compra i medicinali in farmacia. Come dice William:

“L'indagine sanitaria fatta, ad esempio, e io, ti dicevo prima, ho visitato le case; quindi, io conosco com'è la situazione nella zona, e in quanti ho trovato malati di tumore. Allora, il malato di tumore ha l'esenzione numero 48 del tesserino sanitario. Poi dopo andiamo a vedere le patologie che esistono a Pescarola, rispetto alle patologie che esistono sul quartiere Colli, che è esente da questo tipo di inquinamento, che noi abbiamo quello, abbiamo la tangenziale, abbiamo tante cose qui vicine”.

Questa situazione contribuisce ad alimentare una profonda sfiducia nei confronti delle istituzioni e della società di gestione dell'aeroporto. Molti intervistati esprimono la sensazione di essere “presi in giro”, sia per la superficialità della valutazione degli impatti sulla vita quotidiana e sulla salute, sia per via di procedure tecniche e normative percepite come opache e poco comprensibili, come, ad esempio, l'indagine sanitaria fatta dall'AUSL nel 2018. Il tema dei dati sul rumore e sulla qualità dell'aria ritorna, dunque, come elemento centrale: la difficoltà di accedere a dati grezzi, di comprenderne i criteri di calcolo e di tradurli in effetti concreti sulla vita quotidiana rafforza l'idea di una distanza tra chi governa l'infrastruttura e chi ne subisce le conseguenze. In questo senso, il conflitto riguarda anche il controllo dell'informazione e la possibilità di rendere visibile l'impatto reale che l'aeroporto ha sul territorio. Caterina descrive la normativa nazionale vigente oggi sull'inquinamento acustico come “fredda”, rispetto all'impatto reale che il rumore ha sulla vita delle persone:

“La normativa che oggi c'è, perché finora abbiamo parlato di capire se la normativa è applicata o no e già abbiamo avuto problemi, però la domanda che ci siamo posti anche noi

leggendo la normativa è: la normativa, per come è fatta, è buona per garantire invece la vivibilità? Quindi, spostando il punto di vista sulle persone. Questa normativa sta tutelando veramente le persone che abitano lì? Questo, sicuramente, è uno dei punti... se io faccio una media su 90 giorni, come peso questi 90 giorni? Devo pesare consecutivamente nei tre mesi dove ci sono più voli, però nel mese intero non ho una linearità di voli. Sicuramente questo è un tema. Un altro punto è il valore soglia, quindi posto che io ho trovato un metodo più o meno statisticamente giusto per identificare il periodo che voglio analizzare, il valore soglia con cosa lo confronto? Cosa significa nella realtà?”.

Massimiliano, consigliere di quartiere, a riguardo dice: *“L'aeroporto fornisce questi dati (sul rumore) in base alle centraline che vengono gestite; quindi, non vedo il tema che il controllore è il controllato perché sarebbe come dire che i dati sono falsificati. Quello che è vero è che ci sono grossi buchi in questi dati e soprattutto per alcune centraline ci sono dei lunghi periodi in cui, per un motivo o per l'altro, i dati che sono tutti sul sito dell'aeroporto non sono disponibili, cioè periodi di sequenze di giornate più o meno continue in cui hai dei buchi e visto che anche le regolazioni rispetto all'impatto acustico dell'aeroporto possono portare a dire che bisogna fare delle manovre, delle azioni di mitigazione, è un problema. Sono basate su questi dati, effettivamente il tema c'è, soprattutto su dati settimanali, che non sono facilissimi da gestire da un punto di vista di serie storica, però sono quelli su cui ci si basa per dire effettivamente c'è bisogno di intervenire per minimizzare, per ridurre l'impatto acustico dell'aeroporto”.*

Alla domanda specifica, invece, sul ruolo dell'aeroporto nelle trasformazioni urbanistiche di Pescaraola, le interviste restituiscono un quadro più articolato e, per certi versi, contraddittorio. Alcuni intervistati ritengono che l'aeroporto abbia un ruolo diretto nell'orientare le trasformazioni del quartiere, contribuendo a rafforzare una vocazione infrastrutturale e logistica dell'area e influenzando le scelte di pianificazione; altri, invece, tendono a ridimensionare questo legame, sostenendo che le trasformazioni urbanistiche siano il risultato di processi più ampi, legati alle dinamiche immobiliari e allo sviluppo della città nel suo complesso, piuttosto che all'aeroporto in senso stretto. Una terza posizione, invece, riconosce come l'aeroporto non sia l'unico fattore di trasformazione, ma rappresenti comunque un elemento che si inserisce e si somma ad altre questioni già presenti, contribuendo ad aggravare una situazione di fragilità urbana.

Nonostante queste differenze interpretative, emerge un punto di convergenza significativo: lo sviluppo dell'aeroporto viene associato a un orientamento alla crescita del territorio in termini urbanistici e infrastrutturali che non corrisponde ai bisogni espressi dagli abitanti di Pescaraola. Dall'analisi delle interviste risulta evidente come la crescita promossa dall'alto e fatta di ampliamenti, nuove opere, intensificazione dei flussi e potenziamento delle connessioni non venga percepita come un miglioramento delle condizioni di vita dei residenti. Al contrario, viene spesso descritta come un processo che aggrava criticità preesistenti, aumentando la pressione ambientale e infrastrutturale su un quartiere già segnato da carenze evidenti. Angela, a riguardo, si esprime in tal senso:

“Si favorisce la mobilità verso e dall'aeroporto; invece, le infrastrutture che sono state previste da più di 25 anni, come il servizio del servizio ferroviario metropolitano al servizio della cittadinanza, non partono. E quindi non è giusto. Stessa cosa, queste aziende insalubri di cui ti dicevo prima, il frantoio Fondo Valle e la Valli Zabban, sono delle aziende utili per costruire strade, essenzialmente. E anche lì, Pescaraola non solo per la presenza dell'aeroporto paga un prezzo, ma in più si deve subire anche queste cose qui, cioè altri impatti che praticamente servono ad altri, no? È un po' molto, direi”.

Gianfilippo, invece, ha un approccio diverso: *“Poi, come altro tipo di influenza dal punto di vista della mobilità all'aeroporto, a noi al momento non porta, secondo me, né beneficio né danno, perché la tangenziale c'è, ha la sua uscita. E quindi è difficile che qualcuno passi di qua con il mezzo privato per andare in aeroporto o viceversa. Se non deve andare a Castelmaggiore per poi andare all'aeroporto”.*

Gli abitanti e i comitati, in ogni caso, non rivendicano nuove infrastrutture o ulteriori interventi orientati alla competitività territoriale, ma chiedono interventi di segno opposto: riduzione degli impatti, tutela della salute, miglioramento dei servizi di prossimità, potenziamento del trasporto pubblico locale, difesa degli spazi verdi e creazione di luoghi di socialità. Oltre che la chiusura notturna dell'Aeroporto, e la redistribuzione dei voli su scala regionale, che è un approccio che anche il presidente della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale ha più volte espresso.

Gianfilippo, a riguardo: *“Allora, la chiusura totale di un aeroporto innanzitutto non è una eccezione, una mosca rara: in Europa diversi aeroporti sono chiusi, di notte. L'aeroporto di Berlino, l'aeroporto di Ginevra, l'aeroporto di Zurigo. L'aeroporto di Zurigo l'anno scorso ha fatto 30 milioni di passeggeri, più di 30 milioni di passeggeri, quindi il triplo del Marconi.*

L'aeroporto di Zurigo è da anni chiuso dalle 23 alle 6 e nessuno grida allo scandalo. Ora, noi siamo consapevoli che l'ordinanza ENAC del giugno 2023 che ha proibito i voli notturni sulla città dalle 23 alle 6, salvo ragioni meteo e di sicurezza, sicuramente è stato un grosso beneficio e ha portato una notevole diminuzione dei voli notturni sulla città. [...] Per noi, perché per noi ormai questi numeri rendono assolutamente incompatibile la convivenza. Tant'è vero che noi proponiamo una redistribuzione dei voli sugli altri aeroporti regionali, anche se sappiamo già in partenza che sarà estremamente difficile”.

Marco, dello stesso comitato, incalza: *“Questa amministrazione, con il decreto sui voli notturni magari, ha cercato di dare un contributo, ma non è abbastanza perché bisogna essere fermi sulla decisione, perché una priorità è sicuramente la chiusura notturna nell'aeroporto, quindi lì bisogna essere fermi. Se questa amministrazione, che si dice più vicina anche alla questione di sostenibilità, allora quello deve essere un punto fermo. Se non va di pari passo con lo sviluppo della città, se si vuole arrivare a 20 milioni, ripeto, non è il posto giusto. Perché per arrivare a 20 milioni di passeggeri devi volare di notte, sempre”.*

Anche Massimiliano ribadisce la necessità di redistribuire su scala regionale i voli: *“Una prospettiva che noi da sempre, come ti dicevo prima, caldeggiamo è quella di un sistema aeroportuale regionale. Perché noi abbiamo adesso una situazione in cui un aeroporto in Emilia-Romagna sta skyrocketing, ovvero sta esplodendo in termini di passeggeri, di servizi, mentre tre aeroporti sono in diverse fasi di crisi, sempre in regione. Parma e Forlì in grave crisi; Rimini si sta un po' risollevando, grazie agli investimenti fatti recentemente”.*

Con queste descrizioni, la crescita associata all'aeroporto appare profondamente disallineata rispetto a un'idea di benessere territoriale condivisa dagli abitanti e da parti di istituzioni politiche cittadine. La distanza tra le traiettorie di sviluppo promosse e le esigenze espresse dal basso alimenta un senso diffuso di esclusione dai processi decisionali. La crescita dell'aeroporto viene vissuta come l'ennesimo processo calato dall'alto, che si innesta su una lunga storia di marginalità urbana e contribuisce a rafforzarla. In questo quadro, il rifiuto dell'aeroporto si configura come una critica più ampia a un modello di sviluppo urbano che concentra benefici e territorializza i costi.

In questo quadro, il confronto tra compatibilità e incompatibilità dell'Aeroporto Marconi con la città di Bologna emerge come uno dei nodi centrali del dibattito territoriale. Dalle interviste risulta evidente come, per la maggior parte degli abitanti e degli attori locali coinvolti, la

questione non riguardi semplicemente la mitigazione degli impatti per rendere sostenibile la presenza dell'Aeroporto, ma metta in discussione la possibilità stessa della convivenza tra una grande infrastruttura aeroportuale in continua espansione, come l'Aeroporto Marconi, e la città di Bologna, e in particolare il territorio di Pescaraola.

Il lessico della compatibilità, spesso utilizzato nei documenti istituzionali e nel discorso della società di gestione, viene percepito da più parti come insufficiente o fuorviante, poiché tende a ridurre il problema a una questione tecnica, senza interrogare il modello di sviluppo complessivo che guida la crescita dell'aeroporto, ma soprattutto il tema della vivibilità e della qualità della vita in Pescaraola.

Per molti intervistati, infatti, l'aeroporto appare strutturalmente incompatibile con la vita quotidiana di Pescaraola per l'accumulazione di impatti che si rafforzano nel tempo: rumore costante, rischio insostenibile, esposizione a rischi ambientali e sanitari, pressione infrastrutturale, consumo di suolo e marginalizzazione decisionale. In questa prospettiva, dalla maggior parte dei comitati e delle realtà sociali e associative intervistate, la compatibilità non è vista come una condizione raggiungibile attraverso ulteriori opere di mitigazione, ma è vista come un concetto che rischia di legittimare una situazione di sacrificio permanente del territorio e dei suoi abitanti. Su questo, sono perentorie le dichiarazioni di Marco: *“L'aeroporto è sviluppo, è lavoro, sviluppiamoci, va bene, ma se vogliamo arrivare a 20 milioni non è questo il posto. Come si fa, è ridicolo, secondo me è uno dei pochi aeroporti che vuole raggiungere quei numeri, numeri da città grandi, dentro la città”*.

Così come quelle di Gianfilippo: *“Perché non dimentichiamo che sotto le rotte degli aerei ci sono centinaia e centinaia di case dove vivono anziani, malati, bambini, gente che magari fa il lavoro a casa, lo smart working. E soprattutto ci sono decine e decine di scuole, asili nido, scuole materne, scuole elementari e medie frequentate da centinaia di bambini che da anni da anni sono sottoposti a livelli elevatissimi di rumore. Quindi questi sono numeri pazzeschi. È chiaro che come comitato, già il nome dà il nostro programma... cioè questi numeri per noi rendono incompatibile l'aeroporto con la città. Il comitato si chiama esattamente Comitato Bologna l'aeroporto incompatibile. Perché per noi ormai questi numeri rendono assolutamente incompatibile la convivenza”*.

Così come quelle di Roberto: *“Il tema resta quello, che Pescaraola è uno spazio urbano densamente abitato, veramente incompatibile con quel traffico aereo. Ma tutt'ora, anche se si*

è provato a limitare, rimane comunque sproporzionato; è diminuito sicuramente rispetto agli anni passati, ma parliamo di una cosa che comunque è impattante, se ne accorgono tutte le persone che per la prima volta arrivano in Pescaraola, noi ormai in qualche modo siamo anche abituati, chi ci vive ancora più di noi, ma comunque stiamo parlando di una cosa che va oltre il buon senso, questo è abbastanza acclarato”.

Allo stesso tempo, alcune posizioni più sfumate riconoscono che il dibattito non può essere ridotto a una dicotomia rigida tra compatibilità e incompatibilità, ma deve tenere conto delle relazioni di forza esistenti e dei margini concreti di intervento. In queste narrazioni, la questione centrale diventa chi definisce cosa sia compatibile, sulla base di quali criteri e con quali priorità. La compatibilità viene così riletta come un concetto politico, oltre che tecnico, che riflette rapporti di potere asimmetrici tra attori economici globali, istituzioni pubbliche e comunità locali.

Paolo, nel corso dell'intervista, ha più volte espresso questa idea: *“Lo so anch'io che l'obiettivo giusto sarebbe trasferire l'aeroporto in un'altra zona in Emilia-Romagna. Ma dove? Allora, siccome io sono stato nove anni là e per tre anni mi sono occupato essenzialmente di queste cose, assieme ai due più grossi personaggi mondiali dell'argomento, dopo un anno di studi, abbiamo constatato che il trasferimento dell'aeroporto di Bologna è praticamente impossibile, perché non esiste in Emilia-Romagna una zona dove non ci siano dei gruppi di case a più di cinque chilometri, non esiste. [...] L'altra soluzione, lo spostamento della pista, con questa cambiava poco”*; anche Massimiliano prova a riportare un ragionamento di questo tipo: *“Non vedo possibile spostare il Marconi, detto molto chiaramente, perché... dove lo facciamo? A volte si dice, magari 50 anni fa, quando c'era una pianura padana meno densamente abitata e non si guardava tanto il consumo di suolo, mettiamola così, forse sarebbe stato possibile, ma oggi si tratterebbe di spostare di decine di chilometri in mezzo alla pianura in una zona dove comunque andresti a impattare su comunità esistenti di persone con un consumo di suolo spaventoso e non credo che sia un'opzione praticabile. Quindi, a mia opinione, il Marconi resterà lì. Quello che si può e si deve fare, è ridurre l'impatto soprattutto, per quanto non sia un discorso bellissimo, sulla città.”*. I lati a cui si riferisce Massimiliano sono la zona “città”, che riguarda zone abitate come Fiera, Bolognina, e infine Lame e Pescaraola, e Bargellino, una zona industriale meno abitata.

Nel complesso, il dibattito sull'incompatibilità dell'Aeroporto Marconi con Pescaraola apre una riflessione più ampia sul diritto alla città, sulla distribuzione diseguale dei costi e dei benefici

dello sviluppo urbano e sulla possibilità per i territori di incidere sulle scelte che li riguardano. In questo senso, il rifiuto espresso dagli abitanti rappresenta una critica strutturata a un modello di crescita che privilegia la competitività e la connessione globale a scapito della qualità della vita e della giustizia socio-ambientale.

Il caso di Pescaraola mostra, infatti, come le infrastrutture aeroportuali non siano dispositivi neutri, bensì come siano elementi che orientano profondamente le trasformazioni urbane e producono conflitto quando tali trasformazioni risultano incompatibili con la vita quotidiana delle comunità locali. Il conflitto legato all'Aeroporto Marconi diventa così un caso studio per osservare come lo sviluppo infrastrutturale possa accentuare disuguaglianze spaziali e generare forme di rifiuto e conflitto socio-ambientale all'interno della città contemporanea.

4.4. Rivendicazioni, mobilitazioni e visione di futuro per Pescaraola

Dalle interviste emerge come il conflitto legato all'Aeroporto Marconi e le attività promosse in Pescaraola, in particolare da parte dei comitati di residenti locali, si traducano in un insieme articolato di rivendicazioni e proposte legato alla gestione dell'Aeroporto Marconi, al ruolo della politica e delle istituzioni, allo sviluppo futuro dell'infrastruttura aeroportuale, a visioni future di Pescaraola. Le pratiche di mobilitazione sono molteplici e diversificate, e, nelle interviste, sono emersi alcuni tentativi significativi di costruzione di una visione alternativa di futuro per Pescaraola.

I comitati locali e le realtà associative del quartiere si configurano come attori territoriali che, pur con strumenti e capacità differenti, cercano di incidere sui processi decisionali, che, in ogni caso, percepiscono come fortemente sbilanciati a favore dell'infrastruttura aeroportuale e degli interessi economici a questa connessi. A questo riguardo, persiste, nelle persone intervistate, un'ambivalenza: chi è più rassegnato, chi meno; chi vede un futuro, e chi ha meno speranza. Per esempio, Alice racconta: *“In termini legati all'aeroporto, le battaglie fatte 5-6 anni fa hanno portato a una diminuzione dei voli notturni. Adesso, se non erro dalle 23 di sera fino alle 6 di mattina, più o meno, i voli sono interrotti. Quindi a livello strettamente legato a quello che si è chiesto da parte della cittadinanza e quello che si è avuto c'è un piccolo risultato. Contemporaneamente, però, c'è stato un incremento di voli, e ogni anno viene pubblicato un bilancio da parte dell'Aeroporto e ogni anno è in crescita.”*, esprimendo dunque come le mobilitazioni fatte negli anni abbiano portato ad alcuni risultati, seppur minimi, ma che hanno dato linfa alla battaglia di Pescaraola.

Questo ha dato modo anche di rafforzare una rivendicazione in particolare, portata avanti dai comitati: la chiusura notturna dell'Aeroporto. In diverse interviste è emersa questa misura come possibile e realizzabile, unitamente al fatto che, per i lavori di espansione che hanno coinvolto diverse strutture dell'Aeroporto, si è dovuto procedere alla chiusura totale dell'Aeroporto per il mese di settembre. Come dice William: *“La chiusura dell'aeroporto di notte è fattibile perché se l'hai fatto nel mese di settembre, che ne avevi bisogno per compiere dei lavori notturni sulla pista e i piazzali adiacenti, lo puoi fare tutto l'anno. Considerando che Bologna non è Amburgo, che Bologna non è Amsterdam... si può fare”*.

Anche Caterina ha lo stesso approccio propositivo, rispetto all'apertura dell'Osservatorio sul rumore aeroportuale da parte del Comune di Bologna: *“Era venuta anche lì dal basso, nel senso i comitati hanno fatto forte pressione, alla fine gira e rigira il Comune effettivamente ha fatto qualcosa per le persone, quindi sicuramente nella catena di competenze e di ruoli, è importante che ci sia il ruolo del basso perché è quello che effettivamente fa emergere l'esigenza, le mancanze, l'importanza di certe tematiche, quindi sicuramente i comitati hanno un ruolo chiave e poi il Comune deve poter ascoltare le persone, e poi ha tutta la possibilità di agire di conseguenza e effettivamente fare la sua per l'aeroporto.”*.

Ma Viviana, ad esempio, è più sfiduciata sulla reale possibilità di cambiamento: *“Per me andare via sarebbe un po' una sconfitta, devo dire la verità. Come mi immagino il futuro di Pescaraola? Purtroppo, non ho delle visioni di speranza, devo dire. La speranza è che si possa ovviamente migliorare e che in qualche modo la riduzione dei voli porti anche a una maggiore vivibilità di questo quartiere che, ripeto, per altro ci sono anche dei piani residenziali di ampliamento. Mi viene da pensare come fanno a immaginare queste cose se poi in realtà c'è un tema così impattante sulle persone. Sono anche contraddittori secondo me alcune cose. Quindi, come me lo immagino, in realtà la visione più catastrofica che vedo è che questa redistribuzione dei voli su scala regionale non avvenga e che ci sia un reale aumento dei sorvoli e che questo porti poi a un modello di vita insostenibile, e quindi con tutto quello che si porta dietro”*.

Anche Momi, nell'intervista, segue il tema dell'abbandono: *“Premettendoti che io ogni tanto dico a mia moglie che, delle volte, penso di andare via da Bologna, e lei mi dice no. Uno perché dobbiamo resistere, per abitudine politica e storica, e due perché meno male stiamo diventando anziani, siamo anziani e bene o male ci sono i servizi, le cose che magari faresti più fatica a trovare allontanandoti. Allora, noi avremo bisogno che qualcuno di sufficientemente illuminato, e per forza è la politica, potrebbe nascere un altro movimento, 7 stelle, oppure semplicemente che ci sia una sinistra che funzioni, va bene, però chi fa politica, secondo qualcuno anche la destra, io faccio fatica a pensarlo, comunque è una questione mia, che facciano funzionare le cose per le persone”*.

Angela, invece, pone l'accento sull'entità dello scontro e sugli attori “nemici”, ma anche sul ruolo della politica: *“Effettivamente noi abbiamo di fronte dei giganti, che sono le compagnie aeree, che sono interessi economici della città, di Confindustria, della Camera di Commercio. Abbiamo per la prima volta la regione Emilia-Romagna che si è interessata del tema, con una proposta di un sistema aeroportuale regionale e questo è un primo passo. Se ci fosse la*

consapevolezza che allo sviluppo aeroportuale ci sono dei limiti e che questi limiti vanno messi e vanno rispettati, io direi che ci sono delle probabilità che le cose andranno a migliorare. [...] Perché è sempre la stessa cosa, guarda, dove già hai una politica forte, coraggiosa, con idee chiare, un progetto politico chiaro, beh, allora c'è speranza, no? Se invece vedi che siamo sempre lì, a dare un po' di qua, un po' di là, e dare il contentino a uno, il contentino all'altro, senza prendere decisioni nette... allora lì francamente c'è da rassegnarsi. Io credo che la politica abbia il suo ruolo da giocare e tocca a noi a portare avanti gli argomenti, ma non solo noi, dovrebbero essere i politici stessi ad essere informati a conoscenza dei strumenti che hanno, perché purtroppo c'è molta, molta ignoranza”.

Sul piano delle rivendicazioni, il tema centrale resta, dunque, la riduzione degli impatti prodotti dall'Aeroporto, in particolare del rumore, percepito, nella maggior parte dei casi, come incompatibile con una vita quotidiana dignitosa in una zona densamente abitata. A questa richiesta si affiancano istanze legate alla salute, alla qualità dell'aria, alla sicurezza e alla trasparenza dei dati ambientali. I comitati chiedono strumenti di monitoraggio più affidabili, accessibili e territorialmente rappresentativi, nonché una maggiore assunzione di responsabilità da parte della società di gestione aeroportuale e delle istituzioni pubbliche.

William, a riguardo, incalza: *“C'è tutto il discorso che avevamo fatto, noi le proposte le abbiamo fatte, vediamo come andranno avanti, però se le cose ipotizzate dall'Aeroporto andranno tutte a essere realizzate, il futuro della qualità dell'aria della zona secondo me peggiorerà notevolmente, considerato che insistono anche fabbriche sulla cui integrità e salubrità di chi ci vive a fianco, abbiamo fortemente dubbi”*, riferendosi al Frantoio Fondo Valle e la fabbrica Valli Zabban di via del Traghetto.

Gianfilippo, sul tema del rischio e sulle responsabilità politiche, ribadisce: *“Mi aspetto che purtroppo ci troveremo di fronte a questi 12 milioni di passeggeri, quindi un crescente traffico aereo ancora, ancora, ancora. E noi ci chiediamo di tanto, ma qual è il limite? Quale sarà il limite? Sopra la città di Bologna, negli ultimi vent'anni, sono volati centinaia di migliaia di aerei. Centinaia di migliaia di aerei. E non voglio dire altro, perché noi non vogliamo essere, come dire, il caso sfortunato. E no, ci mancherebbe altro, insomma, sarebbe veramente un disastro. Però è anche una legge matematica: più il numero dei voli cresce, più il rischio di un incidente aumenta”*.

In questo senso, le mobilitazioni mirano anche alla produzione di conoscenza, contro-narrazioni e forme di pressione politica. Le modalità di intervento politico adottate dai comitati sono molteplici e comprendono assemblee pubbliche, incontri con le istituzioni, partecipazione a tavoli di confronto come l'Osservatorio sul rumore aeroportuale promosso dal Comune di Bologna, iniziative di sensibilizzazione nel quartiere, produzione autonoma di materiali informativi e, in alcuni casi, ricorso a strumenti giuridici o a esposti formali. Tuttavia, dalle interviste emerge anche una diffusa consapevolezza dei limiti dell'efficacia di questi strumenti, soprattutto di fronte a decisioni che vengono percepite come già definite a priori e difficilmente negoziabili, in mancanza di una forza sociale radicata. Questo alimenta un sentimento ambivalente, in cui alla volontà di incidere si affianca una profonda sfiducia nei confronti della possibilità di un reale cambiamento.

Al contempo, come racconta Roberto, c'è un gran desiderio di cambiamento, che i comitati e le realtà sociali provano a interpretare: *“Il vero macro obiettivo è quello di rendere Pescaraola un quartiere realmente della città, cioè togliere quella divisione che c'è stata fino ad ora. Secondo me, questo lo si fa principalmente rendendolo un posto attraversabile e lo facciamo, quindi, per quanto riguarda noi, attraverso una pratica sportiva inclusiva. In questo momento noi abbiamo circa 200 persone che tutte le settimane giocano, solo dell'HSL, al centro sportivo Pizzoli, e in più tutte le squadre che affrontano le squadre dell'HSL durante la settimana, quindi c'è tantissima gente che viene. Diciamo che attraverso l'ambito sportivo, quegli spazi del Pizzoli diventano un po' il cuore di Pescaraola, anche verso il fuori”*.

Accanto alle rivendicazioni difensive, emerge dunque anche una dimensione più propositiva, che riguarda la visione di futuro per Pescaraola. I residenti e le realtà associative chiedono interventi orientati al miglioramento della qualità della vita: più servizi di prossimità, spazi di socialità, aree verdi accessibili, trasporti pubblici adeguati, politiche socio-educative stabili, che non lascino vuoti di servizi come successo nell'estate del 2025 e denunciato da Alice: *“C'è stato un taglio dei servizi educativi che avrebbe comportato nell'estate del 2025 la chiusura di tutti i servizi per quattro mesi, che è un dato comunque rilevante nella misura in cui parliamo di dispersione scolastica, parliamo di fantomatiche baby gang, maranza e quant'altro, chiudere i servizi educativi per quattro mesi era un problema. Questa questione ha portato a una denuncia pubblica da parte nostra, come Doposcuola Popolare di Offside, nel chiedere degli investimenti seri nel sociale e più specificatamente nell'educazione di tutte le fasce d'età”*.

In questo senso, il conflitto con l'aeroporto diventa anche un modo per affermare un'idea alternativa di città, in cui lo sviluppo non sia misurato esclusivamente in termini di traffico, competitività e attrattività globale.

Un elemento particolarmente rilevante emerso dalle interviste riguarda la rivendicazione, sostenuta da diversi comitati e richiamata anche dal consigliere di quartiere intervistato, di una redistribuzione dei voli su scala regionale, come enunciato più volte, nel corso delle interviste. Questa proposta nasce dalla consapevolezza che la pressione esercitata dall'Aeroporto Marconi sia il risultato di precise scelte politiche e infrastrutturali che hanno concentrato su Bologna una quota crescente del traffico aereo regionale, soprattutto legato ai voli low-cost.

Secondo gli intervistati, l'Emilia-Romagna dispone di una rete aeroportuale articolata e potenzialmente in grado di assorbire parte dei flussi oggi concentrati sul Marconi. Come dice Paolo, questo aspetto è legato alla grande influenza della Camera di Commercio di Bologna: *“Forlì è fallita due volte, Rimini è fallita una volta, Parma è sempre sull'orlo del fallimento. Il principale motivo è il fatto, non so come chiamarlo, dell'eccesso di forza politica della Camera di Commercio di Bologna”*.

La richiesta di redistribuzione dei voli assume una valenza fortemente politica, poiché sposta il conflitto da una scala esclusivamente locale a una scala regionale e interroga direttamente le scelte di pianificazione e di governance, anche sul piano regionale. In questa prospettiva, i comitati difendono il proprio quartiere, ma mettendo in discussione un modello di sviluppo infrastrutturale che tende a concentrare i benefici in pochi nodi centrali e a scaricare i costi ambientali e sociali su territori periferici come Pescaraola. La redistribuzione dei voli viene quindi interpretata come una misura di giustizia territoriale, volta a riequilibrare la distribuzione degli impatti e a ridurre la pressione su un'area già segnata da fragilità storiche.

Nel complesso, le mobilitazioni e le rivendicazioni che attraversano Pescaraola mostrano come il conflitto con l'aeroporto sia un terreno su cui si costruiscono forme di cittadinanza attiva e di partecipazione dal basso.

I comitati e le realtà associative agiscono come spazi di elaborazione collettiva, in cui il disagio viene trasformato in discorso politico e in proposta, contribuendo a ridefinire il significato stesso di sviluppo urbano e il ruolo dei territori periferici all'interno della città di Bologna.

Conclusioni

L'analisi teorica ed empirica sviluppata nel corso di questa tesi consente di confermare come le trasformazioni dell'economia globale e l'affermarsi del paradigma neoliberista abbiano inciso in modo profondo sulla configurazione degli spazi urbani e sulle forme di governance territoriale, rafforzando il ruolo delle città come nodi strategici dei flussi globali di capitale, merci, persone e informazioni. Alla luce del quadro teorico e del caso studio analizzato, emerge con chiarezza come tali processi si materializzino attraverso infrastrutture specifiche, producendo effetti socio-ambientali fortemente diseguali sui territori.

Con questa prospettiva, i risultati della ricerca permettono di rileggere la nozione di città globale, così come elaborata da Saskia Sassen (1994): se, da un lato, il caso studio analizzato conferma il ruolo delle città come piattaforme strategiche per la gestione e l'organizzazione dei flussi globali, dall'altro mostra come tale integrazione non si traduca in benefici omogeneamente distribuiti nello spazio urbano. La possibilità di una città di avere una posizione di favore nella gerarchia spaziale delle reti globali dipende, infatti, dall'attivazione di infrastrutture che rendono possibile la circolazione dei flussi. Infatti, l'integrazione delle città nei flussi globali avviene attraverso specifici dispositivi: nel caso studio, dunque, è l'Aeroporto Marconi, che concentra funzioni strategiche e visibilità internazionale utile ad aumentare la competitività rispetto ad altre città, ma che allo stesso tempo territorializza i costi dello sviluppo su Pescarola, un'area urbana marginalizzata. In questo senso, si mostra come la logica dello sviluppo e della crescita economica neoliberista si traduca concretamente in processi di gerarchizzazione socio-spaziale e in una distribuzione profondamente asimmetrica dei costi e dei benefici della globalizzazione economica sul territorio. L'analisi condotta suggerisce dunque che la nozione di città globale debba essere letta anche attraverso le fratture territoriali e i conflitti che tali processi generano. Le città globali non sono spazi omogenei, bensì configurazioni urbane attraversate da tensioni tra integrazione nei flussi globali e marginalizzazione locale, in cui le infrastrutture svolgono un ruolo decisivo nel rendere visibili le contraddizioni del capitalismo urbano contemporaneo.

In questo senso, le infrastrutture della mobilità, e in particolare gli aeroporti, si confermano come dispositivi centrali della produzione dello spazio urbano contemporaneo, come veri e propri dispositivi di potere. Lontani dall'essere meri strumenti tecnici funzionali allo spostamento, gli aeroporti operano come infrastrutture strategiche attraverso cui si condensano

logiche di accumulazione capitalistica, pratiche di governo del territorio e narrazioni di sviluppo e competitività. Come suggerito dalle riflessioni di Sassen (1994), Harvey (2001, trad. it. 2018, 2012, 2016), Castells (2004) e Brenner (2013, 2018), tali infrastrutture contribuiscono a riorganizzare le gerarchie spaziali, a rendere governabili i flussi e a ridefinire i rapporti tra scala globale, metropolitana e locale.

L'analisi condotta mostra inoltre come questa centralità dell'infrastruttura renda particolarmente visibili le contraddizioni del modello urbano neoliberale: l'espansione delle infrastrutture aeroportuali, pur sostenuta da discorsi che ne enfatizzano il ruolo di motori di sviluppo e connessione globale, produce impatti ambientali e sociali che tendono a concentrarsi su specifici territori e comunità. In questo quadro, gli aeroporti emergono come luoghi in cui si materializzano tensioni strutturali tra crescita economica e giustizia socio-ambientale, tra attrattività turistica e qualità della vita, tra governance tecnicizzata e partecipazione democratica; infatti, l'analisi sviluppata consente di interpretare i conflitti che emergono intorno alle infrastrutture aeroportuali come dimensioni costitutive della produzione dello spazio urbano contemporaneo.

I risultati della ricerca mostrano come le grandi opere di mobilità concentrino in uno stesso luogo promesse di crescita economica, strategie di valorizzazione territoriale e pratiche di governo fortemente tecnicizzate, rendendo al tempo stesso evidenti le disuguaglianze socio-ambientali che tali processi producono e la marginalizzazione delle comunità locali dai processi decisionali. I conflitti generati da costruzione di nuovi aeroporti o espansione di quelli esistenti analizzati mettono in luce una tensione strutturale tra scale diverse di governo dello spazio: da un lato, la scala globale, in cui l'aeroporto viene concepito come nodo strategico delle reti di mobilità e come leva di competitività urbana; dall'altro, la scala locale della vita quotidiana, in cui gli impatti ambientali e sociali dell'infrastruttura vengono vissuti in modo diretto e continuativo. È in questo conflitto tra scale che si collocano le mobilitazioni delle comunità locali, che trasformano l'aeroporto da oggetto tecnico a questione politica, contestando sia gli impatti materiali, sia le modalità attraverso cui le decisioni vengono prese, giustificate e imposte.

Come mostrano i casi di Notre-Dame-des-Landes e Malpensa, e come conferma il caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna e Pescara, i conflitti intorno agli aeroporti tendono ad assumere la forma di una politicizzazione del territorio; infatti, attraverso il conflitto si articola, generalmente una critica più ampia ai modelli di sviluppo infrastrutturale, alle pratiche di

governance neoliberale e alla subordinazione delle istanze locali alle logiche della crescita e dell'attrattività su scala globale. In questo senso, il conflitto diventa un processo attraverso cui si co-producono saperi territoriali, si costruiscono identità collettive e si rivendica il diritto delle comunità a partecipare alle trasformazioni dello spazio in cui vivono.

Alla luce di questi elementi, l'analisi dei conflitti legati agli aeroporti consente di leggere le infrastrutture come spazi attraversati da rapporti di potere e come luoghi in cui si confrontano visioni divergenti del futuro urbano. Studiare questi conflitti significa dunque interrogare concretamente chi ha il potere di decidere sulle trasformazioni territoriali, attraverso quali strumenti e con quali effetti.

Dunque, l'analisi sviluppata nel corso di questa tesi ha dimostrato come le infrastrutture aeroportuali rappresentino uno degli snodi centrali attraverso cui si manifestano le trasformazioni dello spazio urbano nel capitalismo contemporaneo: gli aeroporti si configurano come infrastrutture strategiche capaci di concentrare funzioni economiche, simboliche e politiche, incidendo in modo profondo sulle dinamiche territoriali, sociali e ambientali delle città in cui si inseriscono. In questo senso, costituiscono osservatori strategici per comprendere le contraddizioni del modello urbano neoliberale, fondato sulla competizione tra territori, sull'attrazione dei flussi e sulla crescente finanziarizzazione dello spazio urbano.

Il quadro teorico elaborato a partire dai contributi della geografia urbana ha permesso di collocare gli aeroporti all'interno dei processi di globalizzazione, urbanizzazione planetaria e competizione tra città. Le riflessioni di Sassen (1994) sulle città come nodi della globalizzazione, di Harvey (2001, trad. it. 2018, 2012, 2016) sul nesso tra capitalismo e produzione dello spazio urbano, di Castells (2004) sullo spazio dei flussi e di Brenner (2013, 2018) sull'urbanizzazione planetaria hanno fornito strumenti concettuali fondamentali per interpretare il ruolo delle infrastrutture aeroportuali come dispositivi centrali dell'urbanizzazione contemporanea. In questa prospettiva, lo sviluppo infrastrutturale appare strettamente connesso alle logiche di accumulazione capitalistica e alle strategie di governance imprenditoriale adottate dalle città per rafforzare la propria posizione nelle reti globali, spesso a scapito della qualità della vita, della partecipazione democratica e della giustizia socio-ambientale.

L'analisi dei conflitti legati alle infrastrutture aeroportuali ha inoltre evidenziato come tali processi producano disuguaglianze ambientali e sociali e rendano lo spazio urbano un campo di contesa politica. I casi di Notre-Dame-des-Landes e di Malpensa mostrano come i conflitti legati agli aeroporti vadano interpretati come momenti di politicizzazione del territorio, in cui

emergono visioni alternative di sviluppo fondate sulla tutela dell'ambiente, sulla partecipazione e sul diritto alla città. In questo senso, il conflitto assume una dimensione produttiva, capace di mettere in discussione le logiche dominanti della governance neoliberale e di rendere visibili rapporti di potere altrimenti naturalizzati.

Il caso studio dell'Aeroporto Marconi di Bologna e della zona di Pescaraola conferma e al tempo stesso specifica queste considerazioni: l'espansione dell'aeroporto, inserita in una strategia orientata alla competitività e alla crescita dei flussi turistici e logistici, ha generato impatti significativi sulla popolazione residente, in particolare in termini di inquinamento acustico e atmosferico. L'analisi ha mostrato come tali impatti si distribuiscano in modo fortemente asimmetrico: se da un lato l'Aeroporto Marconi viene rappresentato come un'infrastruttura strategica per lo sviluppo economico, dall'altro Pescaraola ne assorbe in misura sproporzionata i costi ambientali e sociali, innestandoli su una condizione storica di marginalità urbana.

Rispetto alla prima domanda di ricerca, i risultati evidenziano come il rumore aeroportuale, l'inquinamento atmosferico, la pressione infrastrutturale e il rischio percepito legato alla prossimità delle traiettorie di volo incidano profondamente sulle condizioni di vita degli abitanti di Pescaraola, contribuendo a rafforzare forme di disuguaglianza piuttosto che a ridurle.

In relazione alla seconda domanda, le interviste hanno restituito un quadro in cui il rumore emerge come elemento centrale e totalizzante dell'esperienza quotidiana, percepito come continuo e ineludibile, mentre la questione della qualità dell'aria e della salute è segnata da incertezza e sfiducia, anche in relazione alla scarsità di dati accessibili e territorialmente rappresentativi.

La terza domanda di ricerca ha permesso di mettere in luce le modalità attraverso cui residenti e realtà organizzate di Pescaraola interpretano e affrontano il conflitto socio-ambientale. Nel tempo, il quartiere ha sviluppato forme articolate di mobilitazione dal basso, attraverso comitati, associazioni e pratiche di mutualismo, che non si limitano alla denuncia degli impatti dell'aeroporto, ma sono tentativi di riappropriazione del territorio e di costruzione di un discorso alternativo sullo sviluppo urbano di quella zona della città. In questo senso, il conflitto diventa un processo attraverso cui si co-producono saperi territoriali, identità collettive e rivendicazioni politiche.

Nel loro insieme, i risultati della ricerca consentono di leggere Pescaraola come una possibile "zona di sacrificio" all'interno dei processi di sviluppo urbano e infrastrutturale di Bologna. Pur non essendo una categoria utilizzata esplicitamente dagli abitanti, essa permette di

sintetizzare una condizione territoriale caratterizzata da esposizione agli impatti, marginalità decisionale e distribuzione diseguale dei costi dello sviluppo.

Dal punto di vista teorico, questa tesi contribuisce al dibattito della geografia urbana e degli studi sulle infrastrutture mostrando come gli aeroporti possano essere letti come veri e propri dispositivi di potere, attraverso cui si materializzano le logiche del capitalismo urbano contemporaneo. Il caso dell'Aeroporto Marconi di Bologna e Pescaraola consente di osservare come le categorie elaborate dalla letteratura si traducano in pratiche concrete di governo dello spazio e in configurazioni urbane profondamente diseguali.

In linea con le riflessioni di Sassen (1994), il caso mostra come l'aeroporto agisca come dispositivo di gerarchizzazione, capace di rafforzare la posizione competitiva della città nel suo complesso, ma anche di territorializzare i costi ambientali e sociali su aree urbane marginalizzate. In questo senso, il caso Aeroporto Marconi e Pescaraola rende visibile la natura intrinsecamente diseguale della logica della globalizzazione economica.

Allo stesso tempo, il caso empirico arricchisce le letture di Harvey (2001, trad. it. 2018, 2012, 2016) sul rapporto tra accumulazione capitalistica e produzione dello spazio urbano, mostrando come la crescita infrastrutturale dell'aeroporto funzioni come leva di valorizzazione territoriale e di attrattività economica, ma anche come meccanismo di esternalizzazione dei costi e di produzione di nuove forme di disuguaglianza socio-ambientale. Il contributo del caso studio risulta particolarmente rilevante anche mostrando come lo sviluppo e la crescita dell'infrastruttura aeroportuale produca spazi differenziati di integrazione e subordinazione. Infine, il caso Aeroporto Marconi e Pescaraola dialoga direttamente con gli studi sulle infrastrutture di Larkin (2013) e Amin (2014), confermando come esse debbano essere intese non solo come supporti tecnici dei flussi, ma come infrastrutture "vive", capaci di modellare l'esperienza quotidiana, le percezioni di rischio, le pratiche di mobilitazione e le forme di politicizzazione dello spazio. Il conflitto socio-ambientale analizzato mostra come le infrastrutture aeroportuali diventino luoghi di produzione di sapere territoriale, in cui gli abitanti elaborano interpretazioni alternative dello sviluppo urbano e rivendicano un ruolo attivo nei processi decisionali.

In questa prospettiva, si conferma come studiare il conflitto, per la geografia, non significhi semplicemente descrivere tensioni locali, ma comprendere come esse rendano visibili rapporti di forza, modalità di governo e pratiche di resistenza che attraversano lo spazio urbano.

Il caso Aeroporto Marconi e Pescaraola è un ulteriore esempio di come i conflitti legati alle infrastrutture costituiscano momenti centrali di emersione delle contraddizioni del capitalismo urbano neoliberale.

Dal punto di vista metodologico, l'approccio qualitativo adottato si è rivelato particolarmente adatto a cogliere la complessità del caso studio, permettendo di intrecciare vissuti individuali, pratiche collettive e discorsi istituzionali e di restituire una lettura situata del territorio.

In particolare, le interviste semi-strutturate e l'osservazione sul campo hanno consentito di far emergere dimensioni dell'impatto aeroportuale che difficilmente sarebbero state intercettabili attraverso i soli dati quantitativi, come le percezioni di rischio, l'esperienza quotidiana del rumore e il senso di esclusione dai processi decisionali. I limiti emersi nel corso della ricerca, in particolare la difficoltà di accesso a dati ufficiali completi e aggiornati rispetto al rumore prodotto dai sorvoli aerei in Pescaraola, e la mancanza di studi epidemiologici sistematici costituiscono essi stessi un risultato rilevante: l'assenza o la mancata completezza dei dati ambientali e sanitari rende evidente come la produzione di conoscenza sugli impatti delle grandi infrastrutture sia carente, riflettendo priorità politiche e assetti di potere che tendono a rendere invisibili gli effetti dello sviluppo su specifici territori e popolazioni.

In questo senso, la difficoltà di accesso ai dati non può essere interpretata esclusivamente come un problema tecnico o contingente, va invece considerata come una questione intrinsecamente politica legata alle modalità di governance delle infrastrutture e alla distribuzione del potere di definire quali impatti siano misurabili, rilevanti e legittimi. Le conoscenze prodotte dal basso attraverso le esperienze degli abitanti, le pratiche dei comitati e le forme di monitoraggio informale assumono dunque un ruolo centrale come saperi situati capaci di interrogare criticamente alcune lacune istituzionali. L'integrazione tra saperi esperti e conoscenze territoriali prodotte dal basso emerge così come una condizione necessaria per affrontare in modo più scientifico e democratico il conflitto socio-ambientale tra Aeroporto Marconi e Pescaraola.

In conclusione, il caso dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna e di Pescaraola mostra come le grandi infrastrutture producano effetti profondamente differenziati nello spazio urbano. Analizzare questi effetti attraverso la lente del conflitto socio-ambientale consente di interrogare criticamente il rapporto tra crescita, giustizia socio-ambientale e democrazia, restituendo centralità alle esperienze delle comunità locali. In questo senso, i conflitti legati alle

infrastrutture aeroportuali sono momenti fondamentali di ridefinizione politica dello spazio urbano e di immaginazione di futuri alternativi, fondati su una diversa idea di città.

Bibliografia

- Agostini, I., Vannetiello, D., Fiorentino, A., 2020, *Firenze fabbrica del turismo*, Edizioni perUnaltracittà.
- Amin, A., 2014, *Lively infrastructure*, Theory, culture & society, 31(7-8), 137-161.
- Arpae, 2024, *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*
- Banca d'Italia, 18 giugno 2025, *Economie regionali. L'economia dell'Emilia Romagna. Rapporto annuale*, Eurosistema.
- Barile A., Raffini L., Alteri L., 2019, *Il tramonto della città. La metropoli globale tra nuovi modelli produttivi e crisi della cittadinanza*, DeriveApprodi.
- Boquet Y. 2018, *From airports to airport territories: expansions, potentials, conflicts*, Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography Vol. 12, No. 2, November 2018 | www.humangeographies.org.ro
- Brenner, N., 2013, *Theses on urbanization*, Public culture, 25(1), 85-114.
- Brenner N., 2018, *Debating planetary urbanization: For an engaged pluralism*, Environment and Planning D: Society and Space, 36(3), 570-590.
- Bria F., Morozov E. 2018, *Ripensare la smart city*, Codice Edizioni.
- Carbutti R., 5 febbraio 2025, *Aeroporti in Emilia-Romagna, de Pascale: "Non solo Bologna, strategia per farli crescere tutti"*, Il Resto del Carlino [Aeroporti in Emilia-Romagna, de Pascale: "Non solo Bologna, strategia per farli crescere tutti"](#)
- Castells M. 2004, *La città delle reti*, Marsilio Editori.
- Celata F., 2007, *Geographic Marginality, Transport Accessibility and Tourism Development*, in: *Celant A., Global Tourism and Regional Competitiveness*, Bologna: Patron, pp. 37-46.
- Celata, F., 2008, *L'individuazione di partizioni del territorio nelle politiche di sviluppo locale in Italia: ipotesi interpretative*, Rivista geografica italiana, 115(1), 1-25.
- Celata F., 2009, *Spazi di produzione. Una prospettiva relazionale*, Giappichelli Editore.
- Centemer L. 2013, *L'aeroporto nel parco*. Zapruder, 30, pp.84-93. hal-01053070
- Chiodelli F., Rossetto T., Vanolo A., 2025, *Città. Introduzione critica alla geografia urbana*, UTET Università.
- Conte, V., Fiore M., (2025), *Quale rapporto tra capitali e territori? Prospettive teoriche e di ricerca sulla finanziarizzazione dello sviluppo urbano*. Sociologia urbana e rurale: XLVII, 137, 2025, 1-25.
- Corneo D., 9 dicembre 2025, *Bologna, il comitato Noce si batte per la delocalizzazione delle industrie di bitume: «Polveri sottili, emissioni e rumore alle stelle, qui non si vive più»*, Corriere di Bologna [Bologna, il comitato Noce si batte per la delocalizzazione delle industrie di bitume: «Polveri sottili, emissioni e rumore alle stelle, qui non si vive più»](#) | Corriere.it
- Coventz S., Thiersten A., 2012, *Airport, Cities and Regions*, Londra, Routledge

- Cuppini, N., 2023, *Infrastrutture e piattaforme. Mutazioni politiche emergenti*, Scienza & Politica. Per una storia delle dottrine, 35(69), 5-17.
- David F., Saporito G., 2017, *L'impatto di un nuovo aeroporto sul turismo internazionale: il caso di Ragusa*, Banca d'Italia occasional papers.
- De Andreis, F., 2023, *Trasporto aereo, aeroporti e territorio*, Documenti geografici (p. 493-513).
- De Cupertinis G., 11 agosto 2025, *Bologna, l'aeroporto al bivio. «Nel nuovo terminal anche i finger»*, Il Resto del Carlino [Bologna, l'aeroporto al bivio. «Nel nuovo terminal anche i finger» - Confcommercio Ascom Bologna](#)
- Dell'Agnese E., 2018, *Bon Voyage. Per una geografia critica del turismo*, UTET.
- Dikeç, M., 2001, *Justice and the spatial imagination*, Environment and planning A, 33(10), 1785-1805
- Frapporti, M., 2023, *Il potere delle piattaforme come infrastrutture. Tecnica, estetica, egemonia. Scienza & Politica. Per una storia delle dottrine*, 35(69), 35-51.
- Frapporti, M., 2024, *Governo materiale: il potere politico delle infrastrutture*. Meltemi Editore.
- Freestone R., Baker D. 2011, *Spatial Planning Models of Airport-Driven Urban Development*, Journal of Planning Literature 26(3) 263-279;
- Gainsforth S. 2020, *AirBnb città-merce, storie di resistenza alla gentrificazione digitale*. DeriveApprodi.
- Gainsforth S. 2020a, *Oltre il Turismo. Esiste un turismo sostenibile?*, ERIS.
- Gainsforth S. 2022, *Abitare Stanca. La casa: un racconto politico*, EffeQu.
- Goodchild, M.F., 2007, *Citizens as sensors: the world of volunteered geography*. *GeoJournal* 69, 211–221. <https://doi.org/10.1007/s10708-007-9111-y>
- Griggs S, Howarth D. 2023, *Contesting Aviation Expansion. Depoliticisation, Technologies of Government and Post-Aviation Futures*. Bristol University Press.
- Harvey D., 2012, *Città ribelli. I movimenti urbani dalla Comune di Parigi a occupy Wall Street*, il Saggiatore.
- Harvey D. 2016, *Il capitalismo contro il diritto alla città. Neoliberalismo, urbanizzazione, resistenze*. Ombre Corte.
- Harvey D., 2001, trad. it. 2018, *Geografia del dominio. Capitalismo e produzione dello spazio*. Ombre Corte.
- Hay I., 2000, *Qualitative Research Methods in Human Geography*, Oxford.
- Il Resto del Carlino, 4 maggio 2024, *“Vogliamo l'indagine dell'AUSL”*, ["Vogliamo l'indagine della Ausl"](#)

- Kasarda J. D., 2008, *The Evolution of Airport Cities* and the Aerotropolis, Chapter 1 in *Airport Cities: The Evolution*, London, Insight Media.
- Knippenberger U., Wall A., 2010, *Airports in cities and regions. Research and practise*, KIT Scientific Publishing.
- Larkin, B., 2013, *The politics and poetics of infrastructure*, Annual review of anthropology, 42(2013), 327-343.
- Lynch K. 1960, *L'immagine della città*, Marsilio Editori.
- MacCannell D., 1976, *Il turista. Una nuova teoria della classe agiata*, UTET.
- Marchesani, F., Masciarelli, F., Bikfalvi, A., 2022, *Turismo, attrattività e mobilità sostenibile: l'effetto moderatore degli aeroporti nella relazione tra la mobilità intelligente ed i flussi turistici nelle città*, In Sinergie-SIMA 2022 Conference Proceedings (pp. 437-440) FONDAZIONE CUEIM.
- Marvin, S., & Graham, S., 1993, *Utility networks and urban planning: An issue agenda*, Planning Practice & Research, 8(4), 6-14.
- Minca C., 1996, *Spazi effimeri*, CEDAM.
- Minca C., 2022, (a cura di) *Appunti di Geografia*, CEDAM
- Mazzette A. 2019, *L'aeroporto: tra luogo della mobilità e metafora urbana*, in *Enciclopedia Sociologica dei luoghi*, volume 1, a cura di Giampaolo Nuvolati, L'edizioni Ledipublishing.
- Mazzini F., 15 marzo 2025, *L'aeroporto di Bologna sfiora gli 11 milioni di passeggeri e si conferma il 7° scalo d'Italia*, Quality Travel, [L'aeroporto di Bologna sfiora gli 11 milioni di passeggeri e si conferma il 7° scalo d'Italia - Qualitytravel.it](https://www.qualitytravel.it/it/news/11-milioni-passeggeri-aeroporto-bologna-2025)
- Mela A. 2006, *Sociologia delle città*, Carocci Editore.
- Niessen B., 2023, *Abitare il vortice. Come le città hanno perduto il loro senso e come fare per ritrovarlo*, UTET.
- Pellizzoni L., 2025, *Zone di sacrificio: un'esplorazione concettuale*, in *Le disuguaglianze territoriali in Italia Cause, forme, conseguenze*, a cura di Fabio Perocco e Giorgio Pirina, Edizioni Ca' Foscari.
- Pieper, A., 2013, *Land grabbing in France: the case of the Notre-Dame-des-Landes Airport*, in Land concentration (Vol. 78).
- Romagnoli M., 14 dicembre 2023, *Bologna, per l'aeroporto Marconi piano da 216 milioni per renderlo più grande, sicuro e confortevole*, Corriere di Bologna [Bologna, per l'aeroporto Marconi piano da 216 milioni per renderlo più grande, sicuro e confortevole | Corriere.it](https://www.corriere.it/bologna/2023/12/14/bologna-aeroporto-marconi-piano-216-milioni/)
- Rosano F., 9 giugno 2025, *Aeroporto Marconi di Bologna, nasce l'Osservatorio che vigilerà sul rumore in città: «Un punto di riferimento per i comitati»*, Corriere di Bologna [Aeroporto Marconi di Bologna, nasce l'Osservatorio che vigilerà sul rumore in città: «Un punto di riferimento per i comitati» | Corriere.it](https://www.corriere.it/bologna/2025/06/09/aeroporto-marconi-osservatorio-rumore-citta/)

- Roseau N. 2014, *Dal megaevento alla megastruttura, l'aeroporto emblema della città globale*, Le culture della tecnica, p.25.
- Rossi U., Vanolo A., 2024, *Nuova geografia politica urbana*, Laterza.
- Sassen S. 1994, *Le città nell'economia globale*, Il Mulino.
- Schlosberg D., 2013, *Theorising environmental justice: the expanding sphere of a discourse*, Environmental Politics, 22:1, 37-55, DOI: 10.1080/09644016.2013.755387
- Semi G. 2015, *Gentrification. Tutte le città come Disneyland?*, Il Mulino.
- Sheard N. 2015, *Airport Improvements and Urban Growth*, halshs-01117913.
- Soja E. W., 2007, *Dopo la metropoli. Per una critica della geografia urbana e regionale*, Patròn Editore.
- Succi C., 26 maggio 2025, *Aeroporto di Bologna: ecco come sta cambiando per accrescere la competitività*, Radio Città Fujiko [Aeroporto di Bologna: ecco come sta cambiando per accrescere la competitività | Radio Città Fujiko](#)
- Tilche A., Basile F. L., Torsello M., 2023, *Le città a impatto climatico zero. Strategie e politiche*, Il Mulino.
- United Nations, 2018, *World Urbanization Prospects 2018*, Department of Economic and Social Affairs Population Division
- Urry J., 1995, *Lo sguardo del turista. Il tempo libero e il viaggio nelle società contemporanee*, Edizioni SEAM.
- Urry J., 2007, *Mobilities*, Polity.
- Vicari Haddock S. 2004, *La città contemporanea*, Il Mulino.
- Vohland K., Land-Zandstra A., Ceccaroni L., Lemmens R., Perelló J., Ponti M., Samson R., Wagenknecht K., 2021, *The science of citizen science*, Springer Nature.
- Zinzani, A., Menga, F., 2017, *The Circle of Hydro-Hegemony between riparian states, development policies and borderlands: Evidence from the Talas waterscape (Kyrgyzstan-Kazakhstan)*, Geoforum, 85, 112-121.

