

UNA ESEMPLARE STORIA ITALIANA AD ALZATE BRIANZA

Come nasce un aeroporto «abusivo»

In una bellissima zona sottoposta a vincolo paesaggistico, le ruspe scavano nel 1968 una pista, si comincia a volare nel 1969 senza autorizzazione mentre, a fatto ormai compiuto, il ministero «esamina il progetto» - Nel 1970 una sanatoria sanziona una violazione della legge e nel 1971 lo scalo viene inaugurato alla presenza delle autorità

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

Alzate Brianza,
21 dicembre.

Il posto è bellissimo, uno di quei posti che ormai si dispera di trovare in Lombardia. Si immagina una valletta lunga circa un chilometro, corniciata su tre lati da colline boschive. In questa stagione, nella coltre scura di pini che le ricopre, il fogliame caduco dei faggi, dei castagni, delle betulle accende macchie rosseggianti. Il terzo lato costituisce una sorta di balconata aperta sulle Prealpi.

Peccato. Davvero peccato che l'intero fondo della valletta sia stato rapato e che vi appaia steso il nastro asfaltato di una pista d'aeroporto.

Quella pista, quell'aeroporto battezzato «Simone d'Orsenigo», sono protagonisti di una vicenda per certi aspetti esemplare, una tipica storia all'italiana, una storia che — come si esprime un esposto che in questi giorni sta arrivando sulle scrivanie del presidente della Regione, Piero Bassetti, e del commissario di governo, Libero Mazza — ha visto «le varie autorità per i rispettivi campi di competenza, anziché attuare provvedimenti repressivi, rilasciare autorizzazioni in sanatoria per situazioni che non possono essere in alcun modo sanate, dando in tal modo legittimità alla procedura del fatto compiuto».

Gli abitanti di Verzago, il paesino che sovrasta direttamente l'aeroporto, chiamano quella valletta Terra nuova. E che si trattasse di un posto così bello, da meritare di rimanere per sempre incontaminato, se n'era accorto anche lo Stato, che con un decreto del 2 novembre 1967, pubblicato dalla *Gazzetta Ufficiale* del successivo 4 gennaio, l'aveva sottoposto a tutela paesistica. Il progetto di qualsiasi opera che potesse modificare l'aspetto andava preventivamente approvato dalla soprintendenza ai monumenti. Il decreto si lasciava andare addirittura ad una descrizione quasi lirica della località, ricorrendo ad un linguaggio che si incontra di



Un'immagine dell'aeroporto «Simone d'Orsenigo», ad Alzate Brianza.

rado sulle pagine inodori, insapori e incolori della *Gazzetta Ufficiale*: «La zona predetta ha notevole interesse pubblico perché caratterizzata in alcuni punti da aree boschive quasi selvagge, in altri dalla tipica vegetazione del luogo, nonché da rustici caratteristici cascinali sparsi. Essa offre un insieme di quadri naturali d'incomparabile bellezza, concorrendo a formare il tradizionale complesso panoramico della Brianza nord-occidentale».

Benissimo. Questo, come si è detto, accadeva nel gennaio del '68. Passavano soltanto pochi mesi e sul finire di quell'anno calava rombando in quell'Arcadia una divisione corazzata di ruspe. Gli indefini confini della zona vincolata venivano ignorati, diecimila metri quadrati di boschi venivano distrutti in poche settimane sul fondo della valletta veniva costruita una pista d'atterraggio in terra battuta, lunga settecento metri e larga una ventina. Gli invasori non avevano alcuna delle autorizzazioni necessarie. Contavano semplicemente di mettere tutti di fronte al fatto compiuto.

E ci riuscirono. Così come riuscirono, quando cominciarono ad atterrare e partire con i loro aerei nei primi mesi dell'anno successivo, a mettere di fronte al fatto compiuto anche le autorità aeronautiche.

Nell'esposto che abbiamo citato si sostiene che, per il volo a vela o da diporto, quella località è inadatta e pericolosa. «Vi sono case di abitazione vicine non più di trenta metri a questo campo di aviazione. L'abitato di Verzago, situato nel comune di Alzate, è sopraelevato di circa venti metri rispetto ai terreni circostanti, e in esso vi è il serbatoio dell'acquedotto (osserviamo noi, inerpicato sulla sommità di un alto traliccio) che può costituire un grave pericolo per la navigazione aerea». Ma fingiamo pure che queste circostanze riguardino soltanto chi va pericolosamente a volare lassù e che è magari costretto, come pare sia accaduto, a compiere ammaraggi di fortuna nel vicino lago di Montorfano. Ma vi sono aspetti, nella vicenda, che riguardano tutti.

In quell'aeroporto dunque si vola dai primi me-

si del '69. Alle prime proteste il ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, servizio aeroporti, ufficio 21, in data 23 giugno '69 risponde che il progetto dell'aeroporto è ancora all'esame, che nessun benessere è stato concesso, che quell'aeroclub, il 22 maggio precedente, è stato diffidato a operare su quell'aeroporto. E allora? La lettera, firmata illeggibilmente per il ministro, conclude con un'espressione pilatesca: «Questo ministero non può che demandare ai firmatari dell'istanza in parola ogni decisione riguardante eventuali azioni da intraprendere presso l'autorità giudiziaria al fine di tutelare i propri diritti». Come se quei diritti, in una zona protetta da un vincolo, fossero soltanto di alcuni e non di tutti, non costituissero cioè un patrimonio di quella collettività di cui lo Stato dovrebbe essere difensore. Un anno dopo, del resto — il 25 luglio 1970 — quello stesso ministero, messo di fronte al fatto compiuto, concede la prima sanatoria, costituita dall'autorizzazione a istituire e gestire un campo di volo, che a quell'epoca

funziona già di fatto.

E gli organi locali del ministero della pubblica istruzione, che avrebbero dovuto vietare l'invasione di una zona vincolata per legge? Siamo loro debitori di un documento che, nell'intero carteggio suscitato dalla vicenda, va considerato l'incomparabile capolavoro. Il 13 ottobre 1969, dando notizia che le autorizzazioni di propria competenza erano state concesse, sia pure, per così dire, postume, così giustificavano il loro atteggiamento: «...dopo essersi reso conto della non grave rilevanza dell'abuso compiuto: abuso che consiste nel non aver atteso di essere in possesso del nulla osta e delle conseguenti licenze per iniziare i lavori...». Evidentemente qualcuno al ministero della pubblica istruzione ha, di se stesso e dei propri compiti, un concetto curioso: il ministero non esiste per giudicare se iniziative come queste rispettino la legge o la violino, per approvarle nel primo caso, per reprimerle nel secondo. Esiste soltanto come una sorta di macchina automatica emettitrice di licenze.

Il 19 marzo di quest'anno l'aeroporto veniva ufficialmente inaugurato, alla presenza di tutte le necessarie autorità civili e militari, che gentilmente evitiamo di citare. La tecnica del fatto compiuto appariva così coronata da un completo successo. L'aeroporto, da allora, sembra possedere tutti i crismi per esistere e per funzionare. Ciononostante c'è chi si ostina a pensare che una legge, anche da noi, significhi esattamente ciò che reca scritto e che a questa regola non possa fare eccezione neppure quel lontano vincolo che la *Gazzetta Ufficiale* pubblicava il 4 gennaio '68. E come si diceva, un esposto indirizzato al presidente della Regione e al Commissario di governo illustra questa tesi e le perplessità che ne derivano.

E' difficile non trovarle, come minimo, meritevoli d'attenzione.

Umberto Panin