



## QUESTIONE RELATIVA ALLE SOPRAELEVATE DELL'AUTODROMO

### 1. Cronistoria

Nel 1955 viene deciso di costruire un settore ad alta velocità chiamato “sopraelevate” o “anello di alta velocità”, da aggiungere al settore stradale per realizzare una pista di complessivi 10 chilometri, che fosse adeguata alle < nuove esigenze delle competizioni e ai tentativi di record > (da 70 anni leggendari, 1992, pubblicazione della SIAS, società dell'ACI che gestisce l'autodromo).

L'anello, realizzato in cemento armato, misura km 4,250 e comprende due grandi curve sopraelevate, con un raggio di m. 3.20 e con sopraelevazione a pendenza progressiva sino all'80% nella fascia superiore, calcolata per una velocità massima teorica di circa 285 km/h.

Per la sua costruzione i Comuni di Milano e Monza – proprietari dell'area – e la Provincia di Milano si assunsero l'onere del rimborso della quota capitale di un mutuo di 206,000 Euro contratto con la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde. La quota a carico del Comune di Monza fu di Eur 3,443 per 20 anni, vale a dire un terzo del capitale mutuato. In questa occasione la SIAS inaugurò una prassi che dura ancora oggi, tendente a estendere progressivamente l'area in concessione coinvolgendo i Comuni di Milano e Monza nelle spese sostenute per modifiche e ampliamenti destinati ad attività i cui profitti rimangono nelle sole casse della concessionaria. Più volte la SIAS è stata accusata di inadempienze contrattuali, soprattutto di mancati pagamenti degli affitti pattuiti, ed è stata anche condannata dalla magistratura per aver realizzato opere abusive, vale a dire mancati delle necessarie autorizzazioni da parte della Soprintendenza e dell'ufficio edilizia del comune.

A seguito di questa costruzione l'area in concessione all'autodromo si estese da 145 a 196 ettari, venendo ad inglobare anche due aree denominate Gerascia e Roccolo, importanti dal punto di vista naturalistico e strategico. Infatti le curve sopraelevate intersecano il canocchiale visivo previsto dall'architetto Luigi Canonica, che aveva progettato la sistemazione definitiva del Parco tra il 1805 e il 1808, compromettendo ulteriormente il disegno originario, in particolare al Rondo della Stella. I lavori per la realizzazione dell'anello hanno causato il forte degrado in cui versano i terreni limitrofi. Inoltre la costruzione dell'anello di velocità distrusse le particelle sperimentali di farnia e quercia rossa predisposte per misurare la redditività delle due specie relativamente alla produzione di legname. Negli anni successivi e ancora adesso, questi vasti territori sono stati utilizzati sempre più massicciamente come aree di parcheggio e stazione di eliporto in occasione della disputa dei gran premi.

L'anello di velocità venne usato pochissimo: dal 1955, anno di costruzione, al 1961, anno del suo definitivo abbandono, vi si corsero solo i gran premi del 1955, 1956, 1960 e 1961 e, nel

1957 e nel 1958, la 550 Miglia di Monza, una gara aperta alle vetture della Formula Indianapolis che rappresentò il tentativo, fallito, di portare sul circuito cittadino le monoposto americane. Fin dagli inizi apparve evidente l'inadeguatezza delle curve sopraelevate dal punto di vista tecnologico; le vetture di F1 europee, basate sulla tecnica inglese (motore posteriore, telai monoscocca o comunque ultraleggeri) non erano in grado di reggere le eccessive sollecitazioni della forza centrifuga sull'anello di velocità e rischiavano letteralmente di "volare" fuori dalla pista. Anche le più robuste e pesanti vetture americane ebbero considerevoli problemi soprattutto alle sospensioni e alle gomme a causa della pavimentazione in cemento armato.

L'edizione del gran premio del 1957 venne < pressoché disertata dall'industria europea e soprattutto nazionale > (dalla citata pubblicazione del 1992) e nei due anni successivi il gran premio si disputò sul solo tracciato stradale, escludendo l'anello di velocità, che venne però reintrodotta nell'edizione del 1960, suscitando le proteste dei costruttori inglesi, vale a dire delle case che a quel tempo detenevano il primato tecnologico nella F1, che disertarono la gara.

< Il tragico gran premio d'Italia 1961, disputato sul circuito completo di 10 chilometri e funestato dal mortale incidente che costò la vita, all'ingresso della curva "parabolica", al pilota Von Tripps della Ferrari e a undici spettatori ( in realtà 15), segnò la fine dell'uso di tale pista per le monoposto da Gran Premio > (dalla pubblicazione citata).

L'anello di velocità venne utilizzato ancora solo due volte, nel 1965 e nel 1969, per la 1000 km, una gara riservata alle categorie sport, prototipi e gran turismo.

In definitiva, lungi dall'essere una struttura all'avanguardia per la sperimentazione tecnologica delle vetture automobilistiche, le curve sopraelevate si rivelarono, da subito, una mostruosità tecnologica, impraticabile, disertata dai più avanzati costruttori e criticata dagli stessi americani, i cui circuiti ( Indianapolis, Daytona ) pure avrebbe voluto emulare.

Come a dire che un 'area importante del Parco è stata distrutta, cementificata, si sono spese cifre elevatissime, anche da parte dei comuni e della provincia, per NIENTE.

Attualmente lo stato di degrado delle curve sopraelevate rasenta il pericolo per chiunque vi transiti, anche a piedi, sopra o sotto. Infatti, in una relazione redatta il 16/9/93, in occasione di una perizia voluta dall'allora assessore al Parco per l'eventuale demolizione, si legge testualmente: <le strutture delle sopraelevate in oggetto presentano uno stato di conservazione pessimo, alcune zone di soletta sono deteriorate al punto di non sopportare più alcun carico, mentre travi e pilastri presentano a nudo tutti i ferri d'armatura con uno stato di corrosione elevato. Questa situazione con l'andare del tempo, specialmente d'inverno con neve o semplicemente con il formarsi del ghiaccio, peggiora sempre più le strutture e presenta seri pericoli ad eventuali passaggi di persone o di qualsiasi mezzo >.

## **2. Stato Attuale della Questione dal Punto di Vista Giuridico-Amministrativo**

L'abbattimento delle curve sopraelevate, con al massimo il mantenimento di una "sezione esemplare a scopo storico documentale" è prevista:

- dall'art 4 lettera F della concessione rinnovata dai consigli comunali di Monza (17/2/1997) e di Milano (27/7/1998) che prevede la demolizione e lo smaltimento dei detriti a spese della SIAS. L'impegno per tale spesa, valutata intorno ad Eur 1.033.000 nel 1933 (dalla relazione precedentemente citata) e mai effettuata, e' stato considerato motivo valido per contenere l' 'affitto dell' area che solo da quest' anno e' stato elevato a Eur 465,000 annui (poco piu' di Eur 2.5 al mq per un Parco storico di interesse europeo !). In altri termini l' affitto e' stato ritenuto congruo dal T.A.R. della Lombardia, malgrado fosse basso, proprio perche' la SIAS si e' impegnata a demolire a propria cura e spese le due curve sopraelevate, come si legge nella relazione del 20/6/1996 redatta dalla Commissione Parco incaricata dall'amministrazione del Comune di Monza di analizzare la questione del rinnovo della concessione con l'autodromo. Anche la concessione precedente prevedeva l'abbattimento delle curve sopraelevate, ma la clausola e' stata sempre puntualmente disattesa;
- dal Programma organico triennale di manutenzione e riqualificazione del Parco Reale di Monza, deliberato dalla Giunta Regionale della Lombardia il giorno 24/12/1996 ( pag 15 e ribadito alla pag 24 del B.U.R.L. del 28/3/1997);
- dal Piano Regolatore adottato dal comune di Monza il 3/7/1997 ( pag. 46).

Malgrado questo triplice grado (Regione, comuni di Milano e Monza, Piano Regolatore di Monza) di livelli amministrativi che ribadiscono, senza dubbio alcuno, la demolizione delle curve sopraelevate, nulla e' stato ancora fatto.

Per questo motivo, in data 10 novembre 1998, Il Comitato per il Parco "Antonio Cederna", il WWF regionale, Legambiente regionale e il Comitato Antirumore di Biassono hanno diffidato ( a mezzo ufficiale giudiziario) i sindaci di Monza e di Milano affiche' presentino alla SIAS la richiesta per l'abbattimento delle curve suddette.

A tutt'oggi non hanno avuto alcuna risposta e per questo hanno deciso di denunciare i sindaci di Monza e di Milano per omissione.

Entro la meta' di giugno 1998 si sarebbe dovuta tenere una conferenza di servizi sul destino delle sopraelevate, che pero' non si e' mai svolta (si veda Corriere della Sera 29/5/98 pag. 31).

### **3. Il Fronte di Coloro che si oppongono all'Abbattimento**

Ogni volta che si prospetta l'abbattimento delle sopraelevate si levano voci contrarie, che hanno presa sull'opinione pubblica cittadina, che parlano di difesa delle sopraelevate sulla base di cinque argomentazioni di fondo:

1. <il vecchio circuito e' un patrimonio affettivo di migliaia di tifosi, e' un pezzo della storia di Monza, e' un monumento di archeologia sportiva ed industriale> . Da una dichiarazione del sindaco di Monza Roberto Colombo, pubblicata dalla stampa locale il 9/10/98.
2. I 7.746.850 Eur di costo della demolizione potrebbero piu' utilmente essere spesi, magari anche nel Parco;
3. Si potrebbe creare un museo permanente della velocita' sul modello di quello esistente a Indianapolis, ipotesi questa portata avanti dal presidente del consiglio regionale della Lombardia, Giancarlo Morandi, esponente di forza Italia, e caldeggiata da tutto il fronte

degli amministratori locali, monzesi e milanesi, appartenenti allo schieramento forza Italia/AN. L'anello di velocita' potrebbe ospitare il museo storico dell'Alfa Romeo di Arese che attualmente occupa una superficie di 4.800 mq e che conserva piu' di 100 vetture e 22 motori, oltre a 11 "dream cars"( Il Cittadino 9/7/1998);

4. L'abbattimento delle sopraelevate costituisce un attacco all'integrita' del circuito e alle sue prospettive di sviluppo, come si legge in un intervento dell'on Roberto Radice, nel quale il coordinatore regionale di forza Italia ribadisce il suo <personale impegno nella questione della difesa dell'autodromo monzese e delle prospettive di sviluppo e di utilizzazione dello stesso autodromo. Sono infatti fermamente convinto che questa struttura sia parte integrante e fondamentale della storia di Monza. Un patrimonio che va tutelato e che (...) deve restare integro a testimonianza della capacita' di innovazione tecnica e dei valori dello sport> (da una lettera inviata al settimanale locale Il Cittadino, pubblicata il 12/11/1998);
5. La pista e' stata utilizzata fino al 1973 per fare tentativi di record di velocita', sia automobilistici che motociclistici. Viene utilizzata ancora oggi per il Rally di Monza, le scuole di Guida sicura, l'omologazione di auto e moto da parte della Motorizzazione Civile e i test di pneumatici.

#### **Il fronte degli oppositori alla demolizione conta:**

- il presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni, il presidente del Consiglio Regionale Lombardo Giancarlo Morandi, I sindaci di Monza e di Milano, gli amministratori locali, e il consiglio comunale di Milano, che ha votato, in data 1/10/98, su suggerimento dell'allora presidente del Consiglio Comunale Massimo De Carolis, una mozione che impegna l'amministrazione milanese < ad astenersi da atti che inducano la concessionaria SIAS a demolire anche in parte la pista ad alta velocita', ritenuta determinante per il prestigio e le possibilita' di utilizzo dell'autodromo> ;
- Chris Balfe che ha organizzato una raccolta internazionale di firme su Internet (sito: [http://wkweb5.cableinet.co.uk/ferari/monza camp.htm](http://wkweb5.cableinet.co.uk/ferari/monza%20camp.htm));
- I piloti Alesi, Hakinen, Villeneuve, che periodicamente fanno appelli sulla stampa per salvare le sopraelevate sulla base delle stesse argomentazioni prima riportate;
- Parte della stampa nazionale, fra cui il "Venerdi" di Repubblica che ha pubblicato il 17/4/98 un articolo a firma Vincenzo Borgomeo, che contiene una serie di errori grossolani, fra cui l'affermazione che < il Comune vorrebbe smantellare la curva parabolica> affermazione non solo falsa, ma tendente ad eccitare gli animi visto che la "parabolica" e' tutt'altra cosa, fa parte del circuito stradale, e' normalmente utilizzata nelle competizioni ed e' molto amata dai tifosi.

#### **4. Il Fronte dei Sostenitori della Demolizione**

Da tempo si rivendica l'abbattimento delle sopraelevate e la richiesta e' stata riconosciuta valida anche a livello amministrativo, tanto da essere gia' inserita nelle clausole della concessione precedente a quella attuale.

**Le argomentazioni di fondo a sostegno di questa richiesta sono:**

- 1) le vicende storiche, incontestabili e incontestate, relative all'anello di velocita' dimostrano che, lungi dall'essere un esempio di tecnologia avanzata l 'anello di velocita' fu un obbrobio tecnologico tanto da essere disertato da coloro che erano e sono tuttora all'avanguardia della tecnica costruttiva automobilistica. Non ha quindi senso farne un monumento a meno che non si voglia esaltare l'incapacita' progettuale che si accompagna' allo spreco di denaro pubblico. Non bastano i record di velocita'(fermi al 1973) o le attivita' che vi si svolgerebbero attualmente (il condizionale e' d'obbligo visto lo stato precario in cui versa la pista) per legittimare il suo mantenimento;
- 2) la costruzione della pista comporto' l'ulteriore cementificazione e recinzione di una porzione cospicua del Parco, circa 60 ettari che, con l'abbattimento verrebbero restituiti all'uso pubblico, una destinazione certamente piu' legittima e socialmente piu'utile di quella attuale. Tale restituzione permetterebbe di attuare quanto previsto dal Piano Regolatore adottato dal Comune di Monza e dal Piano Triennale di Riquilificazione del Parco, voluto dalla Regione in accordo con i comuni di Monza e di Milano, il Parco della Valle del Lambro e la Soprintendenza ai beni architettonici e ambientali;
- 3) Il canone fissato per il rinnovo della concessione e' stato limitato a soli 465.000 Euro, in quanto si e' tenuto conto degli oneri a carico della SIAS per la spesa relativa alle demolizioni;
- 4) La deliberazione postuma del consiglio comunale di Milano che contraddice l'impegno sottoscritto dalle amministrazioni dei comuni di Milano e di Monza e dalla soceta' che gestisce l'autodromo con la ratifica della concessione, non e' sufficiente per modificare la stessa. Inoltre questo atteggiamento, che vede gli amministratori firmare la concessione che impone al concessionario l'abbattimento delle sopraelevate e contemporaneamente farsi paladini del mantenimento dell'anello di velocita', pone seri problemi di affidabilita' in relazione alla omissione di atti amministrativi: come si puo' credere all'onesta' delle intenzioni di chi ha firmato una concessione, ben sapendo che avrebbe fatto di tutto per non applicarne le clausole ? Si tratta di un comportamento che favorisce oggettivamente la SIAS, la quale puo' trincerarsi dietro la presa di posizione degli amministratori per rilasciare dichiarazioni tranquillizzanti e affermare la propria disponibilita' ad abbattere le sopraelevate, ma solo qualora ne venga fatta la richiesta.

In base alle considerazioni esposte e' bene precisare che il fronte dei sostenitori della demolizione si suddivide in due parti:

**da un lato**, I sostenitori effettivi dell'abolizione, a partire dalla ex Soprintendente Lucia Gremmo, dal progettista del Piano Regolatore, arch. Leonardo Benevolo, dall'arch. Carlo Lissoni, ricercatore del centro studi PIM, dai consiglieri regionali e comunali dell'opposizione, e dal vasto fronte di cittadini riuniti nei comitati e nelle associazioni ambientaliste;

**.dall'altro** e' legittimo collocare anche:

. la Regione Lombardia, che ha deliberato un Piano Triennale di Riquilificazione del parco di Monza che prevede la demolizione delle curve sopraelevate;

. il Consiglio Comunale di Monza che ha adottato un Piano Regolatore nel quale e' prevista la demolizione delle curve sopraelevate;

- . I Consigli Comunali di Monza e Milano, che hanno ratificato una concessione che impegna il concessionario alla demolizione, a sue spese, delle curve sopraelevate;
- . la SIAS, che ha firmato la concessione impegnandosi alla demolizione delle sopraelevate a proprie spese.

Il Parco della Valle del Lambro, di cui il Parco di Monza e' parte integrante, non ha finora preso posizione su un argomento cosi' importante.

**L'unica destinazione legittima delle sopraelevate e' la traduzione nella pratica di quanto previsto dagli strumenti urbanistici, dalle deliberazioni amministrative e dagli studi per la restituzione al complesso Parco, Villa e Giardini Reali di una dignita' internazionale; la loro immediata demolizione ( salvo una sezione esemplare a scopo storico documentale di un fallimento tecnologico) e il recupero ad uso pubblico dei 60 ettari ora occupati dalla SIAS.**

Promemoria e documentazione a cura del  
Comitato per il Parco "Antonio Cederna"

C/o Bianca Montrasio

Via Raiberti 5 – 20052 Monza

Tel 039 382147 – fax 039 2312628

[Biancamontrasio@infinito.it](mailto:Biancamontrasio@infinito.it)

Monza, 17/2/1999 – aggiornato al febbraio 2002