



## LE SOPRAELEVATE DELL'AUTODROMO

### Cronistoria

Nel 1955 fu deciso di costruire un nuovo settore per realizzare una pista di complessivi 10 km che fosse adeguata alle < nuove esigenze delle competizioni e ai tentativi di record<sup>1</sup>>.

L'anello, realizzato in cemento armato e detto "sopraelevate" o "anello di alta velocità", misura km 4,250 e comprende due grandi curve sopraelevate, con un raggio di 320 m 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 per il rimborso della quota capitale di un mutuo di circa 400 milioni di lire, contratto con la Cassa di Risparmio delle Province Lombarde. La quota a carico del Comune di Monza fu di 6,5 milioni 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 mancati pagamenti degli affitti pattuiti, ed è stata anche condannata dalla magistratura per aver realizzato opere abusive, ossia 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. Inoltre 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 Rondò della Stella.

I lavori per la realizzazione dell'anello causarono il forte degrado in cui versano tuttora i terreni limitrofi. Negli anni successivi e ancora oggi, questi vasti territori furono 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 fallito tentativo di portare sul circuito cittadino le monoposto americane.

---

<sup>1</sup> SIAS: *70 anni legendari*, 1992. [SIAS è la società di proprietà dell'ACI Milano, concessionaria dell'autodromo].

Fin dagli inizi apparve evidente l'inadeguatezza delle curve sopraelevate dal punto di vista tecnologico. Le vetture di F1 europee, basate sulla tecnologia 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<sup>2</sup>> 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. Questi, vale a dire le case che a quel tempo detenevano il primato tecnologico nella F1, 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<sup>3</sup>>.

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.

Vale a dire che un'area importante del Parco fu distrutta e cementificata e si spesero 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>>. Da allora a oggi la Sias non ha fatto alcuna opera di manutenzione delle sopraelevate che, conseguentemente, sono in uno stato di degrado ancora maggiore.

## La vicenda giuridico-amministrativa sino ad ottobre 2008

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

- Dall'art. 4 lettera f della concessione rinnovata dai Consigli Comunali di Monza (17/2/1997) e Milano (27/7/1998) che prevede la demolizione e lo smaltimento dei detriti a spese della SIAS.

L'impegno per tale spesa, valutata all'epoca intorno a 2 miliardi di Lire (dalla relazione precedentemente citata) e mai effettuata, è stato considerato motivo valido per contenere l'affitto dell'area che solo dal

---

<sup>2</sup> SIAS: op.cit.

<sup>3</sup> SIAS: op.cit.

1997 fu elevato a 900 milioni di Lire annui (circa 5.000 Lire/mq-anno per un Parco storico di interesse europeo !).

L'affitto fu ritenuto congruo dal T.A.R. della Lombardia, proprio perché la SIAS si era 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 è 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 di livelli amministrativi (Regione, Comuni di Milano e Monza, Piano Regolatore di Monza) che ribadirono, senza dubbio alcuno, la demolizione delle curve sopraelevate, nulla fu mai fatto.

Perciò in data 10/11/1998, Il Comitato per il Parco "Antonio Cederna", il WWF regionale, Legambiente regionale e il Comitato Antirumore di Biassono diffidarono (a mezzo ufficiale giudiziario) i Sindaci di Monza e di Milano affinché presentassero alla SIAS la richiesta per l'abbattimento delle curve suddette. Non avendo ottenuto alcuna risposta denunciarono i Sindaci per omissione.

Entro la metà di giugno 1998 si sarebbe dovuta tenere una Conferenza di Servizi sul destino delle sopraelevate, che però non si svolse (si veda Corriere della Sera 29/5/98 pag. 31).

## Contrari e favorevoli all'abbattimento.

Le voci in difesa delle sopraelevate si basano su quattro argomentazioni:

a. Difesa di un presunto patrimonio storico/affettivo: <<Il vecchio circuito è un patrimonio affettivo di migliaia di tifosi, è un pezzo della storia di Monza, è un monumento di archeologia sportiva ed industriale<sup>4</sup>>>. <<L'abbattimento delle sopraelevate costituisce un attacco all'integrità del circuito e alle sue prospettive di sviluppo<sup>5</sup>>>.

b. Destinazione della spesa ad altro scopo: l'ingente mole di denaro destinata a finanziare la demolizione potrebbe essere spesa più utilmente, anche a beneficio del Parco.

c. Altro uso del manufatto: Giancarlo Morandi, esponente di Forza Italia e consigliere regionale della Lombardia, propose di istituire un museo permanente della velocità sul modello di quello esistente a Indianapolis. Questa ipotesi fu sostenuta da tutto il fronte degli amministratori locali, monzesi e milanesi, appartenenti allo schieramento Forza Italia/AN. L'anello di velocità avrebbe potuto ospitare il museo storico dell'Alfa Romeo di Arese che occupava un'area di 4.800 mq e che conservava più di 100 vetture e 22 motori, oltre a 11 "dream cars"<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> R. Colombo (Sindaco di Monza): dichiarazione alla stampa locale 9/10/98

<sup>5</sup> R. Radice (deputato di Forza Italia): lettera al *Cittadino* 12/11/98

<sup>6</sup> *Il Cittadino* 9/7/1998

d. Uso proprio del manufatto: la pista fu utilizzata fino al 1973 per tentativi di record di velocità, 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 ha contato esponenti politici del centro-destra, incluso l'attuale (ottobre 2012) presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni. Il Consiglio Comunale di Milano il 1°10.1998 votò una mozione che impegnava l'amministrazione milanese <<ad astenersi da atti che inducano la concessionaria SIAS a demolire anche in parte la pista ad alta velocità, ritenuta determinante per il prestigio e le possibilità di utilizzo dell'autodromo>>, su suggerimento dell'allora presidente del Consiglio Comunale Massimo De Carolis.

Anche alcuni piloti (Alesi, Hakkinen, Jacques Villeneuve) si espressero a favore delle sopraelevate.

Furono anche organizzate raccolte di firme su Internet e pubblicati alcuni articoli sulla stampa, spesso confondendo, forse ad arte, la curva parabolica con le sopraelevate<sup>7</sup>.

Chi invece è a favore dell'abbattimento porta queste argomentazioni:

a. Le vicende storiche, incontestabili e incontestate, dimostrano che l'anello di velocità fu un fallimento tecnologico, invece che un esempio di tecnologia avanzata.

Non ha quindi senso farne un monumento a meno che non voglia esserlo "in negativo" per testimoniare lo spreco di denaro pubblico, lo scempio del territorio e l'incapacità progettuale.

b. La demolizione consentirebbe il recupero di circa 60 ettari a verde che verrebbero altresì restituiti all'uso pubblico.

c. Il canone della concessione potrebbe essere ridiscusso.

d. L'abbattimento è stato più volte riaffermato in strumenti urbanistici.

Lo stato attuale (giugno 2012)

Il nuovo documento di concessione, sottoscritto nel 2008, stabilisce che<sup>8</sup> :

<< 5.1. La SIAS si impegna, **entro cinque anni dalla sottoscrizione della presente convenzione**, a provvedere al completo restauro delle curve sopraelevate esistenti.

5.2. Qualora i lavori di restauro delle sopraelevate non venissero completati entro il termine di cui al punto 5.1, verrà applicata una penale pari ad 1.000,00 Euro per ogni giorno di ritardo >>.

La struttura, abbandonata a se stessa, è sempre più ammalorata poiché nessun intervento è stato effettuato nel frattempo.

I cinque anni dalla sottoscrizione scadranno nel luglio 2014, poiché la concessione è stata sottoscritta nel luglio 2009.

---

<sup>7</sup> Vincenzo Borgomeo *Venerdì di Repubblica* 17.4.1998

<sup>8</sup> *Convenzione per la concessione dell'autodromo nazionale di Monza alla SIAS S.p.A.* art.5 commi 1 e 2

## Che fare delle sopraelevate?

In base alla data della firma della convenzione, il 20 dicembre 2012 scadono i 5 anni previsti dall'art. 5 e la SIAS deve aver provveduto al completo restauro delle sopraelevate. Ovviamente la scadenza non sarà rispettata e recenti notizie stampa<sup>9</sup> informano che i gestori dell'autodromo intendono iniziare a intervenire solo a partire dalla primavera del 2013, con un restauro «in economia» che prevede l'utilizzo di un'idropulitrice, il ripristino dei guard-rail e dei paletti di sostegno e la sistemazione delle intercapedini ammalorate. Solo in una seconda fase non ancora precisata si provvederà al consolidamento della struttura di cemento armato. **La SIAS è dunque, ancora una volta, sicuramente inadempiente rispetto agli obblighi previsti dalla convenzione** e questo lascia aperta una duplice soluzione per l'amministrazione monzese, comproprietaria dell'area in concessione:

- l'applicazione della penale di 1.000 euro al giorno a partire dal 20 dicembre 2012 fino alla ultimazione definitiva del restauro;
- la rinegoziazione della convenzione con la richiesta dell'abbattimento delle curve che evidentemente non interessano nemmeno alla SIAS, visto che finora **non ha fatto alcuna manutenzione**, così da eliminare un ecomostro ammalorato che interrompe il Viale Mirabello, asse portante del capolavoro paesaggistico disegnato duecento anni fa da Luigi Canonica e recuperare all'uso pubblico un'area preziosa del Parco.

Noi riteniamo assolutamente necessario adottare la seconda soluzione, come previsto nella convenzione precedente, coerentemente con le indicazioni convergenti di diversi esperti dell'ambiente e del paesaggio e dei numerosi piani proposti e vigenti che si sono succeduti nel tempo (Piano Intercomunale Milanese, progetto di Piano Regolatore di Leonardo Benevolo, Piano del Parco della Valle del Lambro).

Temiamo che il bisogno di far cassa possa far propendere l'Amministrazione per la scelta dell'applicazione della penale.

**Ciò che non sarà assolutamente accettabile è che non venga messa in pratica nessuna delle opzioni, lasciando che la SIAS continui impunemente a farsi beffe dei patti firmati, come aveva già fatto in occasione della stipula della concessione precedente, quando si era impegnata ad abbattere le sopraelevate, aggiudicandosi perciò un vantaggio economico non indifferente.**

---

<sup>9</sup> *Il Giornale di Monza* 23 ottobre 2012