

# DA GRAN PREMIO A GRAN PARCO...

## 1) La storia e la situazione presente

Il Parco di Monza è il più grande parco urbano cintato d'Europa. La sua storia comincia nella seconda metà del XVIII secolo, quando l'Arciduca Ferdinando d'Asburgo commissiona all'architetto Piermarini il progetto della Villa Reale con i suoi Giardini. Nel 1805 un decreto napoleonico sancisce l'atto di nascita del Parco, la cui progettazione è in gran parte dovuta all'architetto ticinese Luigi Canonica. Con il ritorno degli Austriaci, il complesso Parco -Villa Reale vive nella prima metà dell'800 il suo periodo di massimo splendore. Vengono edificate cascate e altri edifici, realizzati viali e prospettive: l'insieme diviene uno dei più splendidi esempi mondiali di parco storico, alla pari di Versailles e Schonbrunn. Nel '900 si assiste alla decadenza del Parco. Negli anni '20 vengono insediati l'autodromo e il golf; la loro costruzione cancella importanti aree boscate e distrugge per sempre parte delle prospettive disegnate dal Canonica. Nei decenni seguenti il Parco è a poco a poco abbandonato a se stesso. Il risultato è oggi ben visibile: edifici in rovina, boschi e viali alberati bisognosi di importanti interventi, la Villa Reale in gravissimo stato. Le amministrazioni pubbliche responsabili dell'intero complesso è proprietà dei Comuni di Monza e Milano si caratterizzano da almeno mezzo secolo per l'assoluto immobilismo, pronte invece a perorare la causa dell'autodromo. Quest'ultimo è uno dei principali imputati dei tanti scempi registrati nel dopoguerra, causati dai continui interventi sul patrimonio arboreo per adeguare la pista alle richieste della Federazione Automobilistica Internazionale. In contropartita, come viene spesso affermato, la città di Monza ha la possibilità di vedere disputare il Gran Premio, che una permanente campagna di disinformazione definisce motore economico della città e del territorio circostante. La realtà è ben diversa: del giro di affari che ruota intorno al circuito Monza non vede che briciole.

Un Parco recuperato e restituito alla sua dignità sarebbe invece un'autentica risorsa economica per una città che può offrire ad un turismo culturale molti altri tesori. Nonostante il quadro appena descritto, il Parco mantiene ancora oggi il suo valore di monumento storico e, pur sfregiata, la sua bellezza. Non solo, in un'area fortemente urbanizzata il Parco rappresenta un'insostituibile zona di rifugio per la flora e la fauna. Tale valore è legato anche alla sua articolata struttura e alla varietà di ambienti. La ricchezza naturalistica rende questo luogo uno straordinario oggetto di ricerca per studiosi e cultori delle discipline naturalistiche. Sono stati svolti e sono tuttora in corso numerosi studi sugli aspetti naturalistici del Parco; che hanno evidenziato la presenza di insospettabili peculiarità.

Alcune cifre: oltre 400 specie fungine, alcune delle quali di particolare importanza, circa 90 specie di uccelli, una decina di specie di micromammiferi e alcune specie erbacee molto pregiate. Tra gli uccelli va segnalata la presenza di una specie di grande valore quale il picchio rosso minore, animale la cui nidificazione è presente, nell'areale di distribuzione, in modo molto localizzato e puntiforme. La popolazione di allocchi -su cui sta lavorando l'Università di Pavia da alcuni anni - è, per densità, una delle principali d'Italia e d'Europa.

In una zona a grande densità abitativa il Parco costituisce una risorsa preziosa e un bene inestimabile per i cittadini, bisognosi sempre più di spazi. Si stima che ogni anno vi siano più di un milione di frequentatori di tutte le fasce di età. A spingere a varcare i cancelli sono gli scopi più disparati: praticare attività fisica, ritemprarsi, fare delle passeggiate o giri in bicicletta... Con gli anni si è accresciuta la sensibilità dei cittadini nei confronti del Parco e, con essa, l'impopolarità

dell'autodromo, che vede la sua forza soprattutto nel giro d'affari miliardario e nell'ampia cassa di risonanza offerta dagli organi di informazione.

### L'autodromo: vecchie e nuove gravi minacce

Con la fine degli anni '80 ha avuto inizio un nuovo periodo di continue minacce e distruzioni per il Parco. Il primo evento della nuova era è rappresentato dalla realizzazione dei nuovi box, che l'Automobile Club di Milano ha costruito con l'approvazione dell'Amministrazione Comunale di Monza e di Milano.

Il mastodontico complesso, lungi dall'essere rimovibile come prevedevano gli accordi, è quanto mai stabile e di dimensioni equivalenti ad una volta e mezzo l'altezza del grattacielo Pirelli di Milano. La voracità del Circo della Formula 1 è tale che, per coprire i costi associati al mantenimento dell'evento, i gestori del circuito utilizzano l'impianto 300 giorni l'anno, ospitando ogni genere di manifestazione, nonché campionati stranieri rumorosissimi che non possono essere tenuti nei Paesi d'origine.

Sempre per poter garantire la permanenza del Gran Premio di F.1 a Monza, il circuito è tenuto costantemente sotto la minaccia di ricatti dalle continue richieste di Ecclestone e soci, cui l'Amministrazione monzese non sa, o non può, dire di no. La minaccia che incombe sul Parco è oggi ancora più grave. In occasione dell'ultimo Gran Premio Bernie Ecclestone ha chiesto nuove e pesanti modifiche del circuito. L'elenco è lungo: nuovi box, allargamento della pista, estensione della superficie asfaltata nell'area del paddock. Non è finita. Da tempo la SIAS - società che gestisce l'autodromo -chiede di poter realizzare nuove tribune: ampliamento della pista e l'installazione di nuove gradinate comporterebbero il sacrificio di ulteriori fasce boscate. Ma c'è una minaccia è ancora più grave. Ecclestone vuole portare nel circuito di Monza la formula Indy. Per poter svolgere questo tipo di gare verrebbe ripristinato l'anello di alta velocità, costruito nel 1955 e recentemente balzato agli onori della cronaca. Il contratto tra SIAS e comuni di Monza e Milano - proprietari del Parco di Monza -prevede il quasi totale abbattimento di questa struttura obsoleta. Negli ultimi mesi è partita una campagna architettata ad arte per salvare dall'abbattimento l'anello di alta velocità, che viene definito monumento storico del motorismo e che si vorrebbe recuperare per ospitare un museo dell'automobilismo.

Si tratta di un velo teso per occultare le vere intenzioni. Il recupero della pista di alta velocità significherebbe una grande e inimmaginabile devastazione per il Parco, significherebbe sancire la definitiva supremazia del circuito sul Parco, potrebbe essere il colpo di grazia per il nostro gioiello verde.

### La campagna delle associazioni ambientaliste

Giova ricordare che il Parco di Monza è tutelato da leggi regionali e nazionali che ne dovrebbero garantire la salvaguardia. Le nostre battaglie non costituiscono affatto una fiera soddisfazione di fisime conservazioniste ma sono assolutamente legittime e legittimate dalle leggi del nostro paese.

Giova altresì ricordare che la SIAS è tuttora sotto processo per aver infranto leggi di tutela del territorio. Ulteriori denunce sono state negli ultimi tempi presentate dalle associazioni e sono tuttora in corso le conseguenti indagini da parte della magistratura. Contro le minacce che incombono sul polmone verde monzese i gruppi ambientalisti stanno creando un movimento di opinione a livello nazionale

ed internazionale. Di recente è iniziata una raccolta firme che ha già avuto importanti adesioni.

## 2) 2001: i nuovi box dell'autodromo

Niente di nuovo sotto il sole. Puntualmente nel mese di luglio arrivano le richieste da parte dell'autodromo. Questa volta tocca agli oltre 50.000 metri cubi dei nuovi box. La questione non sembra avere carattere di urgenza. Sicuramente non è minacciato lo svolgimento dei futuri GranPremi; eppure la SIAS riesce sempre a trasformare ogni sua richiesta in un'emergenza. Come vedremo subito i gestori del circuito sanno tessere bene le loro trame.

### *I passacarte di Roma... di Monza e Milano...*

L'operazione "box 2001" è stata condotta con maestria dalla SIAS, che è riuscita ad allineare Governi -il precedente e, si pensa, l'attuale Regione e Amministrazioni Comunali. Il colpo decisivo arriva grazie all'ex ministro Melandri, già inoltre situazioni dimostratasi nemica del nostro Parco (vedi manifestazioni rock del recente passato).

Nello scorso aprile arrivò da Roma un documento che imponeva alla Sovrintendenza locale di dare via libera ad un piano di interventi nell'area del circuito per i prossimi 10-20 anni. Non si era mai visto un atto così palesemente schierato in favore della SIAS, si tratta di un regalo vergognoso, fatto in totale disprezzo di leggi e vincoli e privilegiando gli interessi privati rispetto a quelli pubblici.

La Sovrintendenza lombarda -un tempo, sotto la guida di Lucia Gremmo, coerente responsabile della tutela del Parco in ossequio a leggi e vincoli -si trasforma in mera esecutrice dei voleri del ministero competente. L'attuale Sovrintendente, Carla Di Francesco, non è comunque estranea alle manovre che hanno portato a favorire i desideri dei gestori del circuito monzese. A precedere l'intervento del Ministero c'è una precisa richiesta della stessa Di Francesco, che qualche mese fa aveva richiesto alla SIAS un piano organico e complessivo degli interventi previsti: un autentico invito a nozze per gli amministratori dell'impianto. Ma la Sovrintendente non è solo cedevole nel suo lavoro di salvaguardia del nostro Parco, è anche inadempiente. Agli uffici milanesi del Ministero Beni Ambientali e Culturali spetterebbe la conduzione degli interventi di recupero di Villa Mirabellino. I termini previsti sono già da qualche mese scaduti ma i lavori non sono stati completati e sono ormai da tempo fermi. Su queste inadempienze stiamo preparando esposti e denunce.

### *..e i passacarte di Triuggio*

A Triuggio ha sede il Parco Valle del Lambro cui alla nascita concorsero le organizzazioni ambientaliste. L'idea di base era la creazione di un ente che si occupasse di difendere un territorio fortemente martoriato. Purtroppo il ruolo di paladino dell'ambiente è stato ed è in molte occasioni tradito. Esiste un piano di lavori sul bacino del Lambro nel settore brianzolo che grida vendetta: una odiosa cementificazione di argini, sponde, affluenti ...Su tale questione non si è mai levata la voce del Parco Valle del Lambro. Il ruolo di Triuggio nelle vicende legate all'autodromo è stato sempre allineato a quello degli enti sopra citati: la SIAS ha nel presidente del Consorzio, Mattavelli, uno dei più fedeli e sicuri alleati. Anche in questa vicenda dei nuovi box l'assenso di Triuggio è arrivato puntuale. Mattavelli sbandiera in più occasioni il piano di riqualificazione del Parco di Monza redatto nel 1995, merce di scambio per permettere di cancellare un pezzo di bosco localizzato

alle curve di Lesmo. Sull'andamento degli interventi ci sarebbe molto da dire: ritardi, inadempienze, lavori mai cominciati. A breve prepareremo un documento sulla questione.

### *I vincoli sono carta straccia*

I nostri amministratori, dimenticano puntualmente i tanti vincoli cui è soggetto il Parco di Monza: Legge 1497/39, Legge 1089/39, Legge Galasso 431/85, Legge Regionale 82/83. Il Piano Regolatore monzese del 1964 recita: "nel Parco di Monza nessuna nuova costruzione". Il nuovo Piano Regolatore di Benevolo classifica il Parco come "zona A". Centro Storico.

### *Un'approvazione illegittima*

Si sollevano forti dubbi sulla legittimità delle autorizzazioni. I vincoli di cui sopra impongono che per far partire i lavori sono necessarie deroghe al Piano Regolatore vigente, deroghe al Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Valle del Lambro, oltre a benestare e nullaosta ambientali e monumentali. Non basta. L'articolo 17 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano Territoriale del Parco Valle del Lambro consente opere di adeguamento del circuito solo nel caso siano inserite in programmi (ad esempio l'attuale piano di riqualificazione del Parco, legge Regionale 40/95). Qualora queste non lo siano, interviene l'articolo 48 delle stesse NTA, che stabilisce che, in caso di deroga al Piano Territoriale, le opere siano assoggettate a Valutazione di Impatto Ambientale. Tutto ciò è assente nei documenti degli enti coinvolti. Le normative sono state interpretate nel modo più favorevole possibile alla SIAS: mancano solo i finanziamenti pubblici, ma sul fronte economico interverranno sicuramente adeguamenti della convenzione SIAS-Comuni di Monza e Milano volti a fare gli interessi dei gestori del circuito.

### *Al lavoro con largo anticipo*

Come al solito l'autodromo anticipa i tempi. Già da qualche tempo il settore all'interno della parabolica è inaccessibile, a chiudere la zona i classici nastri di plastica usati per indicare la presenza di cantieri. Non compaiono tuttavia i cartelli che per legge devono essere posti in corrispondenza di lavori in corso (date numero di concessione edilizia, tipo di lavoro). Le sole Guardie Ecologiche stanno seguendo la vicenda. Il piano di lavori previsto è di durata pluriennale, si parla di 10-20 anni. La convenzione SIAS-Comuni di Monza e Milano scade nel 2006. Si parla di stenderne una nuova versione, con scadenza più lunga. Il favore fatto alla SIAS dagli amministratori pubblici va in una direzione ben precisa: assicurare, senza tuttavia nemmeno la garanzia che il Gran Premio di Formula 1 venga mantenuto a Monza nei prossimi anni. Ne deriva che i veri padroni e signori del Parco saranno sempre di più i gestori della pista monzese e che, in particolare, il settore in concessione alla SIAS sarà sempre di più zona franca. C'è un altro timore, che riguarda da vicino le tasche dei contribuenti. Non vorremmo che la nuova stesura del contratto che lega SIAS e comuni di Monza e Milano prevedesse sconti sul canone di affitto (attualmente Lit. 500 al mq annuo). Immaginiamo, già il pretesto: il consistente esborso che i gestori del circuito dovranno sostenere per adeguare il circuito alle richieste della federazione internazionale. Ci si dimenticherà sicuramente, e colpevolmente, che si tratta di investimenti volti a far lievitare le entrate della SIAS. Tutto ciò si inserisce in vicende extramonzesi. Al Mugello si sta lavorando sodo per creare un grande circuito e Imola tradisce gelosie nei confronti di Monza. Sembra

essere in atto una gara tra impianti per potersi garantire gli appuntamenti motoristici più importanti. Monza concorre con il beneplacito degli amministratori pubblici, dimentichi del fatto che queste vicende si inseriscono in un quadro ben più ampio e devastante. C'è il rischio che in futuro la federazione motoristica internazionale possa prendere decisioni sfavorevoli alla pista monzese. Tanta distruzione e tanti scempi perpetrati contro il nostro Parco diventerebbero vieppiù inutili sacrifici.