Sport in tv

ATLETICA: Campionati Europei	Tmc, ore 9.30
PATTINAGGIO: Campionati Europei	Raitre, ore 15.50
ATLETICA: Campionati Europei	Tmc ore 16
ATLETICA: Campionati Europei	Raiuno, ore 18.50
CALCIO: Trofeo Ghezzi (Milan, Parma e Cesena)	Italia1, ore 20

CASO MONZA. La sovrintendente: «Il parco non si tocca». La Regione si appella al governo

Discussione tra manifestanti ambientalisti e un gruppo di sostenitori del progetto di modifica dell'autodromo ieri a Milano — Coll. Unitalpress/Ansa

«Berlusconi, pensaci tu»

Nulla di deciso per il Gran Premio di Monza di Formula Uno. La sovrintendente ribadisce il suo no al taglio degli alberi. E la Regione Lombardia chiede l'intervento «straordinario» del governo per «rimuovere gli ostacoli».

ALESSANDRA LOMBARDI

■ MILANO. Monza: la palla torna nelle mani del governo, ributtata a Roma dagli amministratori lombardi, incapaci di uscire dal vicolo cieco in cui si sono cacciati. Nel giorno più lungo per il destino del Gran Premio d'Italia di Formula 1, dalla sommità del palazzo più alto di Milano, il Pirellone, sede della Regione Lombardia, si è levato alto il grido della Giunta lombarda (Lega-Psi-Ppi): «San Berlusconi, pensaci *tu*». Si è conclusa così, con un appello al governo a «rimuovere gli ostacoli che si frappongono allo svolgimento regolare del Gran Premio a Monza», la lunga e burrascosa riunione in cui la maggioranza avrebbe dovuto esaminare il progetto della Sias (la società che gestisce l'autodromo) per le modifiche al circuito chieste dalla Fia e dal sindacato piloti per la sicurezza. E cioè l'apertura di un'ampia via di fuga alla seconda curva di *Lesmo, che comporta* l'abbattimento di 122 alberi dello storico Bosco bello.

Ma il rimpallo, venduto come prova di incrollabile senso di responsabilità istituzionale, potrebbe essere letto ben diversamente se è vera la voce che circolava ieri nei corridoi del trentesimo piano. E cioè che Gianni Letta, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, avrebbe avuto una telefonata di fuoco con il presidente leghista della Giunta, Paolo Arrigoni. Dal contenuto poco lusinghiero ma inequivocabile: «Siete degli incapaci – avrebbe scandito Letta – fatevi da parte, adesso interveniamo noi».

Per la squadra di Arrigoni, l'ingloriosa maratona è iniziata con una stilettata ferale. Una scarna letterina della sovrintendente ai beni ambientali, Lucia Gremmo, piombata negli uffici dell'assessore al territorio Riccardo Marchioro alle 9,30. *Quasi scontata ma non per* questo meno imbarazzante. «Esaminata la variante al progetto di adeguamento dell'autodromo... constatato che lo stesso prevede comunque la rimozione di una considerevole quantità di alberi... non concede il nulla osta ai lavori di cui sopra». Una notizia accolta con grande soddisfazione dal centinaio di ambientalisti, alcuni travestiti da alberi, che con un grande striscione profetico – «Forza taglia» – assediavano il Pirellone, fianco a fianco con una delegazione dei lavoratori dell'autodromo, arrabbiati con gli ecologisti e intimoriti dalle minacce di licenziamento agitate dalla Sias.

Iniziata con grande ritardo dopo la doccia fredda, la discussione in Giunta è stata tutt'altro che indolore e ha visto gli oltranzisti dell'abbattimento in pole position e con i motori a tutto gas. Solo verso le 14,30 a Marchioro e Arrigoni è toccato uscire allo scoperto. «La Giunta ha perso atto del parere della sovrintendenza e quindi sono mancate le condizioni per esaminare il progetto. Ora il presidente avvierà una concertazione con il governo». In un burocratese particolarmente contorto e reticente Arrigoni ha specificato: «La Regione ha fatto tutto quanto in suo potere per permettere lo svolgimento della gara. Per noi il progetto della Sias resta la soluzione più ragionevole, vista la valenza economica e sociale dell'evento sportivo. Ora vogliamo una risposta chiara del governo: deve dire se effettivamente il vincolo ambientale della legge 1089 su quell'area esiste. Stiamo raccogliendo una documentazione che potrebbe dimostrare il contrario. E se il governo conferma il parere della Gremmo, deve dire se è interessato ad adottare una soluzione per derogare a quel vincolo». In altre parole Berlusconi dovrà – con un atto d'imperio scopertamente politico (e non del tutto estraneo ai suoi interessi di imprenditore, visto che ha i diritti televisivi sulla corsa) – zittire Fisichella e «segare» un organo del suo ministero. Pds, Verdi e ambientalisti accusano: «È l'incapacità da cioccolatai del Pirellone che rischia di far saltare davvero il Gran Premio». E marcano stretto il Bosco bello. Hanno chiesto al prefetto Rossano di far stazionare giorno e notte le forze dell'ordine per timore di colpi di mano da parte della Sias o di «pasdaran» filo-autodromo.

Il sindaco di Monza, Aldo Moltifiori, si è detto «ottimista» su un un «possibile sviluppo positivo» della vicenda: «Siamo fiduciosi e sicuri che il Gran Premio si farà. La nostra amministrazione assicurerà lo svolgimento del Gran Premio. Sono un buon giocatore di poker, ho visto tanti bluff, primo tra tutti quello del ministro Fisichella. Ora ho deciso di andare al rilancio avendo in mano le carte giuste». In serata la replica di Fisichella: «Non ho capito a quale titolo il governo dovrebbe intervenire sulla questione. E comunque non può andare al di là delle leggi».

Motori e natura Si può convivere

ERMETE REALACCI*

■ Gli alberi o i bolidi: questo l'aut aut che i responsabili dell'autodromo di Monza hanno posto davanti all'opinione pubblica dal primo momento di questa lunga querelle. Un aut aut mal formulato: infatti sarebbe stato più corretto dire «il parco o i bolidi», poiché quello che la sovrintendente Gremmo ha bocciato era un progetto che, al di là del taglio dei 130 alberi, poneva seri rischi all'integrità del parco Reale di Monza, uno dei luoghi di maggior interesse ambientale dell'Italia settentrionale, realizzato agli inizi dell'800, uno dei pochi polmoni verdi in quel *continuum* di costruzioni e cemento che è l'hinterland milanese. Ancora una volta, quindi, si è cercato di far scontrare tra loro lo sport e l'ambiente, due concetti che in qualsiasi paese civile vanno di pari passo: come non ricordare l'organizzazione delle ulime Olimpiadi invernali a Lillehammer o quella dei prossimi giochi di Sidney?

In Italia, invece, sembra che gli avvenimenti sportivi debbano essere l'alibi per combinare scempi ecologici: tutti ricordiamo che cosa è accaduto per i Mondiali di calcio del '90 o la vertenza per decidere la strada dove passeranno i prossimi Mondiali di ciclismo in Sicilia. Insomma, la vicenda dell'autodromo di Monza è una nuova pagina di un libro di cui ben presto vorremmo vedere scritta la parola «fine», per poter pensare che anche nel nostro paese un ambiente protetto sia la cornice ideale dove svolgere avvenimenti sportivi.

Già, perché quello che i gestori della pista di Monza fanno finta di non sapere è che l'alternativa non è tra alberi e gran premio; né, tantomeno, di ritenere pretestuose le richieste di maggiore sicurezza da parte dei piloti. Assolutamente, anzi sembra di capire che lo scontro sia con quelle case automobilistiche che vorrebbero una pista veloce, il che le favorirebbe. Esistono però, e la Sias non può continuare a fare il pesce nel barile, progetti alternativi di ridottissimo impatto ambientale, come la costruzione della chicane necessaria al rallentamento delle macchine e, quindi, a una maggiore sicurezza. Li tirino fuori, e si cominci a lavorare in quella direzione.

Nessuno avrebbe potuto accettare i progetti presentati sinora, a meno che non si volesse fare a pugni con il buon senso. Uno scempio ambientale come quello previsto per una sola gara non poteva essere sostenuto da alcuna valida motivazione. Dall'anno prossimo,quando entreranno in vigore i nuovi regolamenti e il conseguente abbassamento della velocità, sarebbero risultate modifiche inutili. Nel Paese degli sprechi, rovinare un patrimonio ambientale per uno spettacolo di due ore sarebbe stato davvero troppo.

* *Presidente nazionale Legambiente*

Minardi: «Così uccidono la Formula 1»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
CLAUDIO VISANI

■ BOLOGNA. Incredulità. È questo il sentimento prevalente a Maranello, dopo che anche il secondo progetto di modifica della pista di *Monza è stato bocciato. «Non possiamo credere* che l'Italia, per la prima volta, non riesca ad avere il suo Gram Premio di Formula Uno», commenta il capo ufficio stampa del settore sportivo della Ferrari, Giancarlo Baccini. Ma sotto sotto c'è ancora la speranza, e forse non solo quella, che alla fine una qualche soluzione per salvare la corsa dell'11 settembre la si troverà. Rabberciata o no che sia. «A questo punto non è da escludere che possa tornare in campo l'ipotesi della chicane – dice l'uomo del Cavallino – i piloti e la Fia inizialmente l'avevano scartata, ma se fosse l'ultimo disperato tentativo per salvare il Gran Premio...».

Difficile accettare la cancellazione di Monza. «Sarebbe un fatto negativo per tutti – spiega ancora Baccini – per noi, per la Formula Uno, per i tanti appassionati. L'automobilismo perderebbe un appuntamento tradizionale, il Gp d'Italia, ma anche il più glorioso circuito del mondo». Impossibile, del resto, pensare a un rimpiazzo. Almeno per quest'anno. «Imola chiaramente no. Il Mugello è pronto al 98% per la Formula Uno, ma il 2% che manca non si riuscirebbe a realizzare in tempo».

In ogni caso, guai a chi pensasse di chiudere Monza per uccidere la Formula Uno. «Non ci riuscirebbero. La F1 non è solo italiana. Ed è molto difficile, per non dire impossibile, ammazzare la Ferrari». E allora non resta che rilanciare la partita. «Perchè – dice il portavoce del Cavallino – l'ambiente va rispettato, così come la sicurezza dei piloti. Questi due valori, purtroppo, sono finiti in contrasto a Monza. Non aver trovato una soluzione, ammesso che non la si trovi, è davvero assurdo, inconcepibile».

«È uno scandalo – rincara Giancarlo Minardi, team manager dell'omonima scuderia di Faenza – in quattro mesi non siamo stati capaci di risolvere un problema come quello di Monza. Ci *faremo ridere dietro in tutto il mondo*». Nemmeno la motivazione con cui la Soprintendenza ha bocciato il progetto per allargare e rendere più sicura la seconda curva di Lesmo – il no all'abbattimento di 123 alberi del parco – convince il patron della Minardi. «Tanto rispetto per le *piante – dice – ma nessun rispetto per le persone* fisiche. E nemmeno un briciolo di buon senso». Poi chiarisce meglio il suo pensiero. «Certo che bisogna salvaguardare la natura, ma una soluzione di compromesso, ragionevole, era un dovere in questo caso. Invece non c'è stato alcun rispetto per i piloti, i team, la gente che vive dell'autodromo. Non ci si può dimenticare che la Formula Uno è un'industria come tutte le altre. Che Monza non può vivere senza Formula Uno. E che il circuito e i team danno lavoro a migliaia di famiglie. Così uccidono la Formula Uno».

Anche Giancarlo Minardi, comunque, non ha perso tutte le speranze. «Spero ancora in un escamotage», confessa. E se invece a Monza non si dovesse correre, quali sarebbero le ripercussioni? «Monza, assieme a Monaco e a pochi altri autodromi è la storia della F1 – risponde il costruttore romagnolo –. Non correre più lì vorrebbe dire cancellare un pezzo di storia dell'automobilismo».

La federazione internazionale accusa la scuderia per l'incidente al Gp di Germania

«L'incendio? Colpa della Benetton»

La Benetton è di nuovo nella bufera. La scuderia è stata accusata dalla Fia di aver causato – con la manomissione volontaria di una valvola – l'incendio alla macchina di Verstappen, durante l'ultimo Gran Premio di Hockeneim.

NOSTRO SERVIZIO

■ PARIGI. La Benetton è sotto accusa. La Fia ritiene che la casa automobilistica anglo-italiana sia direttamente responsabile dell'incendio della vettura dell'olandese Jos Verstappen durante il rifornimento del G.P. di Germania il 31 luglio scorso ad Hockenheim. Quella palla di fuoco scoppiata in diretta tv (quattro meccanici ed il pilota ustionati) non è stata frutto del caso, ma dell'intenzionale manipolazione della valvola che dovrebbe impedire fuoriuscite di benzina. È questo il risultato dell'inchiesta condotta per conto della Intertechnique, la società francese che ha ideato e fabbricato le speciali pompe utilizzate nei box per il rifornimento rapido delle F.1 (13-14 litri al secondo: un pieno da settanta litri in circa cinque secondi). Perciò la Fia ha accusato la scuderia anglo-italiana di infrazione al regolamento tecnico; il caso sarà giudicato dal Consiglio Mondiale della Fia nella sua riunione del 19 ottobre.

La Intertechnique ha stabilito che il getto di benzina si è verificato per la ritardata chiusura della valvola, provocata dalla presenza di un corpo estraneo. «Sembra che questo corpo estraneo - ha dichiarato Gerard David, portavoce della società - sia arrivato alla valvola perché il filtro messo appunto per evitare tale inconveniente è stato deliberatamente tolto. Si tratta di una manipolazione destinata a guadagnare un secondo sui cinque che normalmente servono per il rifornimento». Il regolamento tecnico della F1 stabilisce che «tutti i *rifornimenti effettuati durante la* corsa devono essere fatti utilizzando l'equipaggiamento fornito dalla Fia. Tale equipaggiamento non deve subire modifiche, di qualsiasi natura esse siano». Gerard David ha quindi precisato: «Su richiesta della Fia, prima del Gp d'Ungheria dovremo procedere ad una modifica degli imbuti in modo da garantire la loro inviolabilità».

La replica della Benetton non si è fatta attendere. In serata, la scuderia anglo-italiana ha diramato un comunicato: «Il filtro non era necessario e venne rimosso con la piena consapevolezza ed il permesso del delegato tecnico della Fia per la F.1, Charlie Whiting. Tale permesso venne accordato nel pomeriggio di giovedì 28 luglio a Joan Villadelprat alla presenza di Ross Brawn». I legali della Benetton hanno già approntata una strategia. Se l'accusa della Fia si fonda sui risultati dell'inchiesta eseguita per conto della casa produttrrice della pompa per il rifornimento, la difesa della scuderia anglo-italiana si fonda sui risultati di una inchiesta che la Benetton ha affidato ad una società di cui non fa il nome («riteniamo opportuno non farlo», precisa la portavoce Maria Bellanca) ma che viene definita «specialista nel campo delle investigazioni e valutazioni sugli incidenti e sugli errori ed incidenti di progettazione, particolarmente specializzata in capo aerospaziale».

L'incendio scoppiato al box della Benetton-Ford, durante il Gp di Hockenheim — Ap

È la terza volta dall'inizio della stagione che la Benetton si trova al centro di un caso giudiziario-sportivo. La prima è stata per il caso dell'elettronica di bordo, emerso ad Imola. I sistemi proibiti c'erano, ma non erano in funzione e la scuderia venne assolta. Più recente - ed ancora pendente - è la vicenda Schumacher nel Gp d' Inghilterra. Il pilota tedesco, leader della classifica mondiale, è stato sospeso per due gare ed escluso dalla classifica di Silverstone per non aver rispettato i 5" di penalizzazione che gli erano stati inflitti per aver superato Damon Hill nel giro di ricognizione prima del via e per aver ignorato la bandiera nera che lo metteva fuori corsa. Contro tale sanzione la Benetton ha presentato appello. A tutto ciò si va ad aggiungere la notizia pubblicata dalla rivista svizzero-tedesca Motorsport Aktuell, secondo la quale al via del prossimo Gp d'Ungheria la Benetton di Schumacher sarà tenuta sotto controllo dall'elicottero. «Se le sue ruote non pattineranno – scrive la rivista – sarà la prova che la Benetton ancora utilizza un dispositivo antipattinamento, proibito dal regolamento». La Fia ha smentito che dall'elicottero ci sarà una sorveglianza speciale per il pilota tedesco, ma ha ricordato che da cinque anni l'elicottero serve per ritrasmettere le immagini provenienti dalla camera-car oltreché per controllare il comportamento di tutti i piloti al momento del via.