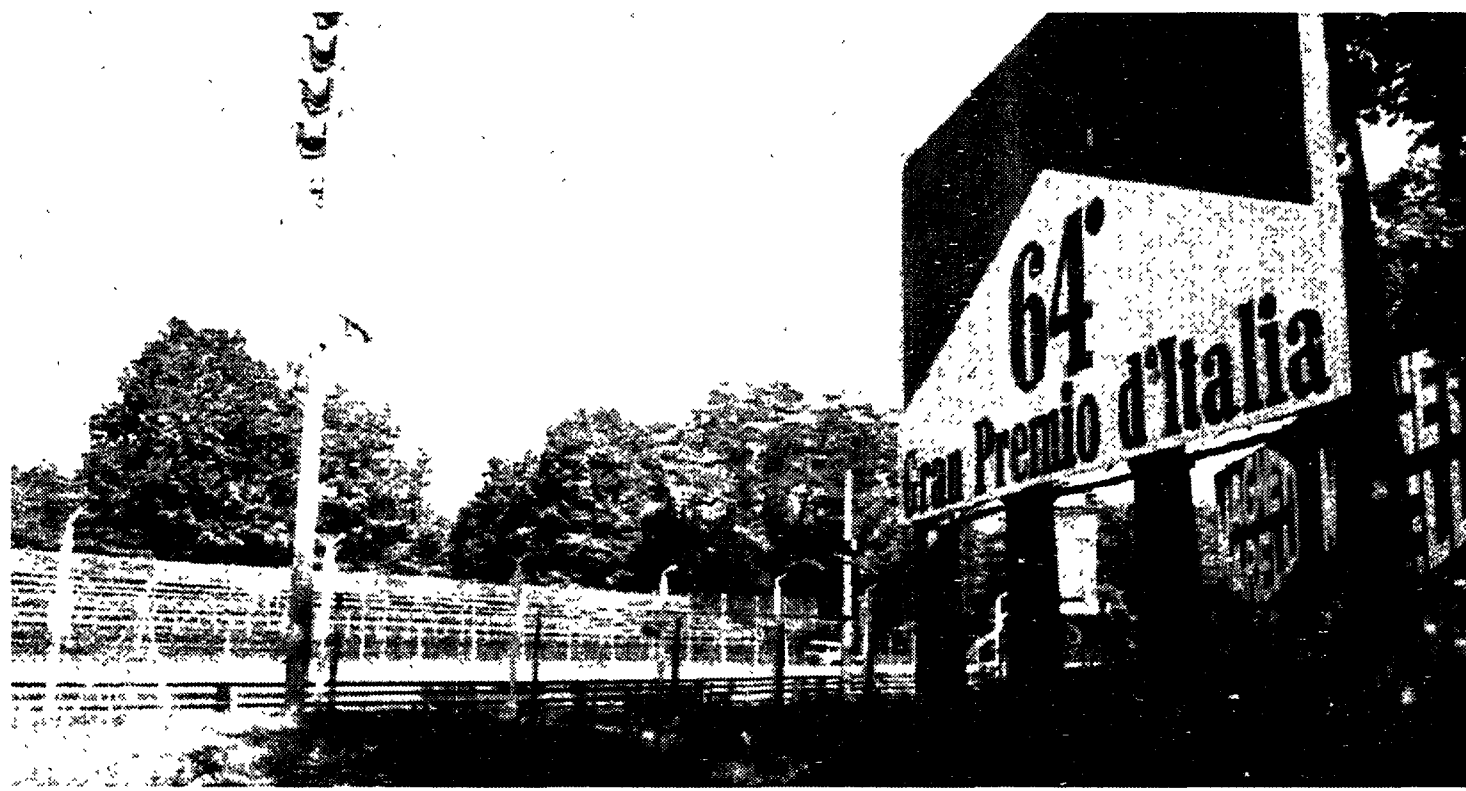


## GP D'ITALIA ADDIO.

La Fia annulla la gara: «Inevitabile, troppe incertezze»  
Il governo si appella: «Non possiamo accettarlo»

## La lettera alla Federazione

Alcuni stralci della lettera inviata dal sottosegretario della presidenza del Consiglio, Gianni Letta, al presidente Fia, Max Mosley: «(...) A nome del presidente del Consiglio, dott. Silvio Berlusconi le presento in maniera formale ed ufficiale un appello del Governo Italiano: l'appello a salvare il Gran Premio d'Italia di Formula 1, nell'autodromo di Monza. (...) nonostante la buona volontà e l'impegno, sono risultati inutili tutti i tentativi per rimuovere o per superare il vincolo di legge al fine di realizzare l'intervento richiesto. E' impossibile o impraticabile se sono rivelate tutte le soluzioni suggerite o proposte per conciliare le esigenze di sicurezza con il rispetto della legalità, con l'osservanza delle disposizioni amministrative e con la tutela della natura e dell'ambiente. (...) Per salvare la corsa è assolutamente necessario trovare una soluzione diversa, analoga a quelle indicate dall'Automobile club di Milano e relative all'adozione di una o più "chicane" (...) la Fia ha respinto tale proposta, ma ora il Governo Italiano la ripropone formalmente (...) la corsa si deve fare e si deve fare a Monza...»



## La cronaca di cento giorni travagliati

■ Ecco le tappe del caso Monza.  
**31 aprile.** Nelle prove del Gp di San Marino muore il pilota austriaco Ratzenberger.  
**1 maggio.** Nel Gp di San Marino, incidente mortale per Ayrton Senna.  
**5 maggio.** In una riunione Fia, Piccini, presidente della Csaì (Commissione sportiva automobilistica italiana), solleva il problema della sicurezza nei circuiti, chiedendo di rivedere le norme in materia.  
**15 maggio.** Piccini a Montecarlo annuncia di voler verificare la sicurezza dell'autodromo di Monza.  
**8 giugno.** Berger effettua un sopralluogo sulla pista di Monza per conto dell'associazione piloti e chiede che vengano apportate modifiche alla curva di Lesmo.  
**16 giugno.** Berger torna a Monza con un rappresentante della Fia, Bruynseareade, per un'ulteriore ispezione. In base alla loro relazione, viene stilato un documento con le modifiche da apportare alla pista per renderla più sicura: aumento delle vie di fuga alle curve di Lesmo; riasfaltatura del fondo dal curvone al sottopassaggio; aumento del 30% della via di fuga alla variante della Roggia. I lavori richiesti renderebbero necessario l'abbattimento di 524 alberi.  
**8 luglio.** Piccini annuncia le dimissioni da presidente della Csaì per protestare con la Fia, che ha ridotto le misure di sicurezza rispetto a quelle decise dopo il Gp di Montecarlo. Piccini sospende anche l'autorizzazione per lo svolgimento del Gp di Monza.  
**13 luglio.** Ancora un sopralluogo di Berger al circuito lombardo: il pilota sottolinea la necessità di apportare modifiche al Curvone.  
**14 luglio.** Piccini conferma le dimissioni, mentre parte l'iter per l'approvazione della legge regionale che autorizza i lavori sul circuito.  
**20 luglio.** Inizia la discussione della legge regionale in sede di Consiglio. Pds, Verdi, Rifondazione e An sono contrari, il dibattito viene rinviato ai giorni successivi.  
**26 luglio.** La maggioranza (Lega Nord, Ppi e Psi) approva la legge regionale, che autorizza il taglio dei 524 alberi.  
**27 luglio.** Librizzi, nuovo presidente Csaì, revoca la sospensione del permesso per lo svolgimento del Gp. La Sovrintendenza ai Beni Culturali nega l'autorizzazione.  
**28 luglio.** Il Ministero dei Beni Culturali conferma il veto per il taglio dei 524 alberi.  
**2 agosto.** Alla Fia viene proposto un nuovo progetto, che prevede il taglio di 100 alberi.  
**5 agosto.** Il Consiglio dei Ministri dichiara che la legge regionale è costituzionale, ma il ministro Fisichella ribadisce il no al taglio delle piante.  
**10 agosto.** La Giunta regionale della Lombardia si riunisce per approvare il nuovo progetto. Il Sovrintendente ai Beni Ambientali, Lucia Gremmo, però, lo respinge.  
**11 agosto.** Il sindaco di Monza, Mottifiori, in mattinata, nel tentativo di rendere nulla la decisione del Sovrintendente, afferma che la zona del circuito non è sotto tutela ambientale e paesaggistica. In serata a Palazzo Chigi si svolge una riunione per salvare il Gp. Al termine dell'incontro comunicato di Gianni Letta, sottosegretario alla presidenza del Consiglio: il Governo rende noto che intende portare avanti l'ipotesi della realizzazione della "chicane", che permetterebbe lo svolgimento del Gp senza dovere tagliare gli alberi.  
**12 agosto.** La Fia annulla il Gp di Monza, in programma per l'11 settembre.

## Monza, la corsa è finita

La Fia ha annullato il Gran premio di Monza. Troppe chiacchiere e nessun fatto a meno di un mese dalla gara. Il governo non si rassegna e lancia un appello formale: «La corsa si deve fare». Ecclestone: «Decisione definitiva».

ANDREA GAIARDONI

■ L'Italia perde il suo Gran premio e salva gli alberi del Bosco bello che in nome della sicurezza dei piloti rischiavano di essere abbattuti. La gara, in programma all'autodromo di Monza l'11 settembre, è stata annullata, cancellata dal calendario del campionato del mondo di Formula Uno. Un gesto d'imperio della Fia, la Federazione internazionale di automobilismo, che stanca dei continui balletti gran-premio-sì, gran-premio-no ha tirato giù un colpo d'accetta di quelli che fanno male, specialmente nelle motivazioni: «Vista la perdurante incertezza delle autorità italiane...», eccetera eccetera. Basta con le polemiche, basta con i tentativi di aggirare (come tante, troppe volte è accaduto in passato, al Foro Italico ad esempio) i vincoli imposti dalla legge, basta con le mezze soluzioni pasticciate nell'unico tentativo di salvare capra e cavoli. Nemmeno l'intervento in extremis del governo, giovedì sera (chicane in pista e alberi al loro posto), è bastato a rendere credibile l'operazione di lifting che gli

integralisti della Formula Uno stavano tentando di realizzare, osteggiati dalle associazioni ambientaliste e, ancor più, da una legge dello stato.  
Tutto risolto dunque? No, o almeno non del tutto. Perché ieri mattina, dopo aver appreso della decisione della Fia, il governo italiano ha deciso di giocare il tutto per tutto inviando al presidente della Federazione internazionale, Max Mosley, una lettera-appello per salvare il Gran premio di Monza. «Non possiamo consentire», scrive il sottosegretario Gianni Letta, precisando di parlare a nome di Silvio Berlusconi «che il Gran premio d'Italia venga cancellato dal calendario internazionale di Formula Uno, né possiamo accettare la cancellazione del nome di Monza dall'albo d'oro dell'automobilismo sportivo mondiale». Nell'auspicare una soluzione che consenta comunque lo svolgimento della gara l'11 settembre prossimo, Letta torna a suggerire alla Fia la soluzione della chicane: «Di fronte all'impossibilità definitiva-

mente accertata di tagliare gli alberi - spiega ancora Letta - è necessario trovare una soluzione diversa, vale a dire l'adozione di una o più chicane, una soluzione che d'altro canto è stata già adottata per altri circuiti. So che la Fia ha respinto tale proposta, ma ora il governo italiano la ripropone formalmente e in via ufficiale come l'unica capace di assicurare il risultato che per noi non è rinunciabile: la corsa si deve fare, e si deve fare a Monza». Lo stesso Berlusconi ha poi dichiarato: «Spero che sia possibile trovare una soluzione salvando le piante. Sarebbe grave cancellare una tradizione come quella di Monza».

Difficile, tuttavia, che la lettera-appello del governo Berlusconi possa far tornare la Fia sui suoi passi. Bernie Ecclestone, vicepresidente della Federazione internazionale, si è detto «dispiaciuto per la decisione di annullare una gara alla quale sono affettivamente legato. Ma mancavano le necessarie garanzie di sicurezza, la Fia non poteva fare altrimenti. D'altra parte, per come si sono sviluppate le situazioni, non riesco a vedere un'alternativa in questo momento». Più netto il parere espresso da un portavoce della Federazione internazionale, Martin Whitaker: «Lo stato attuale delle cose - ha spiegato Whitaker - non c'è alcuna possibilità di modificare la decisione». Non sapeva ancora della lettera inviata dal governo italiano, ma ha aggiunto: «È il potere sportivo in questa vicenda, non il potere politico». Ecclestone ha inoltre

escluso che la gara di Monza possa essere sostituita: «Non è possibile - ha spiegato - per ragioni di tempo».

La Federazione internazionale, è bene ricordarlo, aveva chiesto la modifica di alcuni tratti del circuito di Monza in virtù delle nuove norme di sicurezza con correzioni sulle due curve di Lesmo per ridurre la velocità delle vetture e per creare adeguate «vie di fuga» in caso d'incidente. L'operazione avrebbe comportato l'abbattimento di 123 alberi nella zona del «Serraglio dei cervi». E contro questa ipotesi, leggi alla mano, si sono sollevate le associazioni ambientaliste. «Non siamo riusciti ad avere l'assicurazione che le autorità italiane avrebbero autorizzato i lavori - ha spiegato la portavoce della Fia, Sylvie Shannon - appena diffuso il comunicato». E il tempo stringeva, alla corsa ormai mancava solo un mese».

Ma il pasticcio di Monza è l'ultimo anello di una stagione davvero da dimenticare per gli appassionati della Formula Uno. La morte in pista, sul circuito di Imola, di Ayrton Senna e di Roland Ratzenberger, gli spaventosi incidenti occorsi a Barrichello e a Wendlinger. E ancora i mille sospetti sulla regolarità della Benetton, la squalifica tuttora sospesa per Schumacher, lo spaventoso incendio che ha avvolto la vettura dell'altro pilota della Benetton, Verstappen, durante il rifornimento ai box nel Gp di Hockenheim. E anche in quest'ultimo caso, a quanto pare, con evidenti responsabilità della scuderia anglo-italiana.



Lauda durante le prove a Monza nel Gp del 1977

## La pista dove Tazio Nuvolari diventò mito

■ Tazio Nuvolari era di casa da queste parti, lo chiamavano Nuvola, ed era capace d'infiammare gli appassionati di automobilismo con le sue vittorie, le stesse che l'hanno poi trasformato in mito. Erano gli anni trenta, l'autodromo di Monza era stato costruito poco prima, nel 1922: tremilacinquecento operai, duecento carri, trenta autocarri e una ferrovia di cinque chilometri con due locomotori e ottanta vagoni; un esercito di uomini e mezzi che impiegò appena centodieci giorni di lavoro per tirar fuori da quel meraviglioso lembo di terra, il parco della Villa Reale di Monza, un circuito per gare automobilistiche. Ma già allora ci furono polemiche sull'effettiva possibilità di realizzare lavori in quell'area. Fu il ministero della pubblica istruzione, competente in materia, che poco dopo l'apertura del cantiere ordinò la sospensione dei lavori per motivi di valore storico, monumentale e di conser-

vazione del paesaggio. Il provvedimento poi fu revocato, e le cronache dell'epoca non ci regalano altri particolari. L'idea di realizzare l'autodromo fu dell'Automobile Club di Milano che volle in questo modo celebrare il suo venticinquesimo anniversario. La pista sarebbe servita per sperimentare automobili e motoveicoli d'ogni genere. Di lì alla disputa della prima gara, che fu vinta da Pietro Bordino alla guida di una Fiat 501, il passo fu breve.

In settantadue anni di vita, il circuito ha sempre mantenuto invariata la sua lunghezza: 5,750 chilometri per la pista stradale e 4,250 chilometri per l'anello dell'alta velocità. Il progetto originale dell'architetto Alfredo Rosselli non venne modificato quando ne assunse la direzione, nel 1948, dopo la chiusura imposta dalla seconda guerra mondiale, l'ingegner Giuseppe Bacciagaluppi. Ma fu rivista tutta l'impo-

Settantadue anni di corse, di brividi, di morte. Sul circuito di Monza è cresciuto il mito di Tazio Nuvolari, quella pista ha visto le imprese dei piloti più celebri, da Fangio a Senna, da Moss a Prost. Quando cominciarono i lavori di realizzazione all'interno del parco della Villa Reale, nel 1922, il ministero della pubblica istruzio-

ne, allora competente in materia, sequestrò il cantiere per motivi di «valore storico, monumentale e di conservazione del paesaggio». Poi il provvedimento fu ritirato. L'incidente più grave nel 1928, quando il pilota Emilio Materassi morì finendo contro le tribune e uccidendo ventisei spettatori.

Gerhard Berger aveva preteso a ridosso delle due curve di Lesmo, innescando così il «caso-Monza». L'autodromo di Monza è stato giudicato da tutti gli esperti il più sicuro del mondo. Ma nella sua storia, oltre al già citato incidente di Von Trips, ha comunque dovuto pagare un altissimo tributo di sangue. Il primo incidente, il più grave in assoluto, accadde nel 1928: il pilota Emilio Materassi perse il controllo della sua Talbot lungo il rettilineo, proprio da-

stazione relativa alla sicurezza nel 1955, quando l'autodromo per la terza volta fu interamente ricostruito, compreso l'anello per l'alta velocità. Monza, ad esempio, fu la prima pista in Europa che, in tema di sicurezza, adottò il guard-rail di protezione. Nel 1961 il gravissimo incidente che costò la vita al pilota Von Trips, che dopo essere stato urtato da Jim Clark finì con la sua Ferrari tra gli spettatori, uccidendone undici. Il direttore dell'autodromo,

vanti alle tribune, e piombò tra gli spettatori, uccidendone ventisei. Venne subito allargato il fossato e costruito un muraglione di cemento armato. L'anno successivo il Gran premio non venne disputato. Nel 1933 ancora morte in pista. Quell'anno la gara si disputava solo sull'anello di alta velocità: morirono Campari, Borzacchini e Czajkowski. A Monza sono morti anche Alberto Ascari, nel 1955, durante un giro di prova, Jochen Rindt, nel 1970, e il pilota svedese Ronnie Peterson, nel 1978. Gli incidenti più gravi sono comunque accaduti sempre nei tratti in rettilineo.

La «Curva grande», che ora è stata modificata, fu invece fatale ai motociclisti nel 1973 quando in due successive gare vi morirono prima Pasolini e Saarinen, quindi Chionio, Galtruccio e Colombini. Un anno prima erano state realizzate varianti alla «Curva grande» ed alla «Ascari» pro-

prio per diminuire la velocità del moto. Che la stessa Federazione internazionale di automobilismo fino a due mesi orsono ritenesse sicuro il circuito di Monza è dimostrato dal fatto che gli unici lavori richiesti, in base ad una relazione dell'addetto alla sicurezza Roland Bruynseareade, erano il rifacimento dell'asfalto alle varianti «Good Year» e alla «Roggia», l'abbassamento dei cordoli alla variante Good Year e la triplificazione del guardrail lungo i tratti di pista dove ancora mancava.

La Formula Uno è arrivata a Monza nel 1950 e sono 43 i Gran premi disputati finora. Dieci le vittorie conquistate dalla Ferrari: la prima nel '51 con Alberto Ascari, l'ultima nell'88 con Gerhard Berger. Nell'albo d'oro del Gran premio d'Italia, il primo posto spetta a Nelson Piquet, con quattro vittorie. Con un successo di meno seguono Fangio, Moss, Peterson (morto proprio a Monza) e Alain Prost.