



Il tanto sospirato restauro del Parco di Monza potrebbe essere condizionato, ancora una volta, da interventi a favore dell'Autodromo, che rischiano di sprecare risorse pubbliche e compromettere ulteriormente il Parco. Analizziamo l'Ordine del giorno del Consiglio Regionale della Lombardia del 17 dicembre 2013

Il Consiglio della Regione Lombardia, il 17 dicembre 2013 ha approvato un Ordine del Giorno che potrebbe avere importanti conseguenze per il Parco di Monza.

[L'Ordine del Giorno 204](#), presentato da **Enrico Brambilla del PD** ma firmato da numerosi esponenti della maggioranza di centrodestra, è stato approvato nel corso della discussione del bilancio di previsione regionale del 2014. Chiede di rifinanziare la Legge Regionale 40 del 1995, il cosiddetto *Piano per la rinascita del Parco di Monza*. Ma come al solito, la contropartita riguarda l'Autodromo ed il Gran Premio di Formula 1.

Per capire di cosa stiamo parlando, è necessario ricostruire le vicende di quasi venti anni fa. Nel 1995 La **FIA**, Federazione Internazionale dell'Automobile guidata da Bernie Ecclestone che organizza i Gran Premi di Formula 1, impose alla SIAS, la società controllata da ACI che gestisce l'Autodromo di Monza, di applicare pesanti modifiche al circuito, per aumentarne la sicurezza in vista del Gran Premio di settembre. Queste modifiche potevano essere attuate solo rimuovendo i numerosi vincoli urbanistici ed ambientali che riguardano il Parco di Monza ed **abbattendo centinaia di alberi.**

Nonostante il periodo estivo, la mobilitazione dei cittadini in difesa del Parco e degli alberi fu molto forte, attirando l'attenzione dell'opinione pubblica nazionale e perfino il sostegno dell'allora ministro dei Beni Culturali. Un primo risultato fu la riduzione delle modifiche al circuito e quindi del numero di alberi da abbattere.

Un secondo risultato fu che Regione Lombardia decise di offrire, come contropartita alla deroga ai vincoli urbanistici ed ambientali, **finanziamenti al Parco di Monza per 10 miliardi di lire**, a cui si aggiunsero altrettanti fondi offerti dai Comuni di Monza e di Milano, per attuare diversi progetti nel Parco di Monza, poi raccolti nel "*Piano 1997-98 per la rinascita del Parco di Monza*". Questi quindi furono i contenuti della **[Legge Regionale 40 del 1995](#)**, approvata in extremis il 31 di luglio.

Per quanto solo in parte attuato, il Piano per la rinascita del Parco di Monza rappresentò una storica inversione di tendenza. Dopo un secolo di abbandono e di degrado del Parco stesso, la cui manutenzione era praticamente sulle spalle del solo comune di Monza, ha consentito la realizzazione di numerosi interventi di recupero del grande progetto di architettura del paesaggio firmato oltre 200 anni fa da Luigi Canonica. Come il restauro di cascine e ville storiche, il ripristino di antichi viali e rondò, interventi sul patrimonio arboreo e l'eliminazione dei

ruderi dell'ippodromo, con il ripristino sia del viale dei Carpini, tra villa Mirabello e villa Mirabellino, che della visuale delle montagne lombarde dal grande prato del Mirabello.



La copertina del Piano per la rinascita del Parco di Monza

Non è casuale, quindi, che da diversi anni il rifinanziamento della Legge Regionale 40 del 1995 viene richiesto dalle associazioni culturali e ambientaliste e [dall'Alleanza di centrosinistra che governa Monza](#), per completare e integrare gli interventi di restauro del parco storico da esso previsti, e per supportare il [\(contestato\) restauro della Villa Reale](#), in vista di Expo 2015. Già nel 2009 venne presentata una [proposta di legge regionale](#), a firma di Pippo Civati, ma in tutti questi anni la Regione Lombardia non ha dato alcun seguito a questa richiesta.

Ma allora come mai questo risveglio improvviso? l'Ordine del Giorno 204 viene approvato da una maggioranza bi-partisan in Consiglio Regionale, ma non chiede solo il rifinanziamento della Legge Regionale 40 del 1995. Anche in questo caso, sono l'Autodromo, ed il Gran Premio di Formula 1, ad essere la causa di tutto. Basta leggere lo stesso Ordine del Giorno:

[...] considerato che il Presidente della Giunta regionale si è personalmente fatto carico di tutelare il Gran Premio di Monza e ciò non può che avvenire tramite il rilancio delle attività dell'autodromo che generano un giro di affari di circa 80 milioni di euro l'anno per la Brianza, Milano e le zone limitrofe;

considerato che

dette opere di rilancio dell'autodromo devono necessariamente prevedere una maggiore partecipazione di Regione Lombardia negli assetti proprietari dell'area interessata, oggi di esclusiva proprietà del Comune di Milano e del Comune di Monza. [...]

Insomma, siamo alle solite. Il parco storico, che ospita l'autodromo, viene considerato una

variabile dipendente rispetto a quest'ultimo. A parte [l'affermazione che quasi triplica il giro di affari stimato dalla Camera di Commercio di Monza](#), il rifinanziamento della Legge 40 rappresenta la contropartita di ulteriori interventi a favore dell'Autodromo, la cui natura, però, non è ancora chiara, e che in passato hanno costituito ulteriori compromissioni di aree verdi.

Vale la pena di approfondire il significato della frase "Una maggiore partecipazione di Regione Lombardia negli assetti proprietari dell'area". Più avanti, nell'Ordine del Giorno 204 si specifica:

[...] invita il Presidente della Giunta regionale

*- al fine di rilanciare le attività dell'autodromo, ad adottare ogni opportuna iniziativa **che conduca Regione Lombardia all'interno dell'assetto proprietario della attuale superficie del Parco di Monza che ospita l'autodromo**, che risulta oggi come proprietà indivisa fra Comune di Monza e Comune di Milano;*

- ad individuare idonee risorse atte al rifinanziamento della l.r. 40/1995 per sostenere opere di valorizzazione del patrimonio storico, culturale, paesaggistico, artistico del Parco, della Villa reale di Monza e relative pertinenze;

- a farsi promotore di un nuovo accordo di programma fra tutti i soggetti interessati alla valorizzazione del Parco e della Villa reale di Monza per la realizzazione delle opere ritenute necessarie anche in funzione di EXPO 2015."[...]

Cosa si nasconde dietro il burocratese del condurre "la Regione all'interno dell'assetto proprietario dell'attuale superficie del Parco che ospita l'Autodromo"? Il Parco è una proprietà indivisa dei Comuni di Milano e Monza, la sua gestione è affidata attualmente al [Consorzio Villa Reale e Parco di Monza](#), al cui interno, oltre ai due comuni, partecipano Regione Lombardia, il Ministero dei Beni Culturali, la Provincia di Monza e Brianza e la Camera di Commercio. Un trasferimento di proprietà tra gli enti consorziati non dovrebbe avere nessuna rilevanza.

Inoltre Regione Lombardia ha già un ruolo molto importante nel Consorzio di gestione, basti dire che ha già finanziato quasi completamente il restauro della Villa Reale, ne controlla il cantiere attraverso Infrastrutture Lombarde, ed ha nominato il Direttore del Consorzio, come previsto dallo Statuto. Quindi ha già ampie possibilità di intervento sull'area dove sorge l'Autodromo.

Ed in che modo questa operazione può tutelare il Gran Premio di Formula 1? Tutto nasce dalla situazione critica in cui versa SIAS, che potrebbe non avere più le risorse necessarie per gestire l'Autodromo e soprattutto il Gran Premio.

Molti sono i motivi dell'attuale crisi di SIAS. Prima di tutto una gestione molto discutibile, per usare un eufemismo, da parte dei suoi dirigenti, che avrebbero sottratto importanti risorse alla società e commesso altri reati [attualmente sotto inchiesta da parte della magistratura](#).

Indubbiamente la crisi economica ha colpito anche le gare automobilistiche e motociclistiche, riducendo il calendario degli eventi e quindi riducendo il già magro bilancio SIAS. **A questo si aggiunge il maldestro tentativo di rilancio** dell'Autodromo come

contenitore di nuove tecnologie per l'automobile, chiaramente strumentale e d'immagine: basti pensare al [contestato progetto di un distributore commerciale di carburanti alternativi nel Parco](#), fermato l'anno scorso dalla nuova amministrazione monzese sotto la spinta delle associazioni ambientaliste.

Ma decisivo, dal punto di vista dell'impegno finanziario, può rivelarsi l'impegno al restauro delle [vecchie curve sopraelevate](#), contenuto nella concessione in vigore Dal 2007 con i comuni di Monza e Milano.

SIAS, quindi, ha bisogno di essere ricapitalizzata, non solo con il contributo di ACI che la controlla: ha già richiesto l'apertura di un tavolo con Regione Lombardia e con i comuni di Monza e Milano, proposta già declinata dal sindaco di Monza.

Ecco allora diventare probabile che l'ingresso della Regione nella proprietà dell'area rappresenti la **premessa allo stanziamento di fondi pubblici in favore della SIAS**. E che buona parte di questi fondi siano necessari per il [restauro delle sopraelevate](#).



Particolare delle curve sopraelevate nel Parco di Monza

Oggi queste curve vengono mitizzate, ma in realtà, sono il residuo e la testimonianza di un duplice fallimento dell'Autodromo di Monza, nel 1922 e nel 1954. Vennero utilizzate solo per pochi anni e molti piloti si rifiutarono di percorrerle perché considerate molto pericolose, eventi che a suo tempo incisero molto negativamente sull'immagine internazionale dell'impianto italiano.

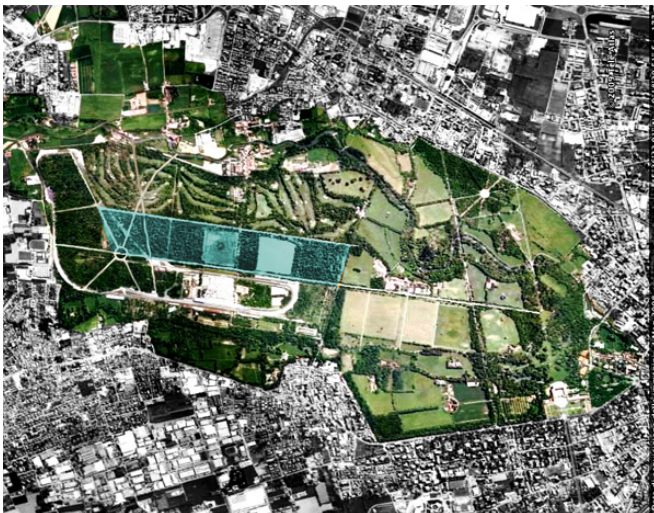
Nella precedente convenzione con la Sias se ne prevedeva la demolizione, in coerenza con valutazioni culturali, ambientali e [con i piani urbanistici vigenti](#), sia per Monza che per il Parco della Valle del Lambro, conservandone una parte testimoniale a Nord. Ma l'attuale concessione, firmata in tutta fretta dall'ex sindaco di Monza Mariani nel 2007 all'indomani del suo insediamento, ne prevede il restauro, In contrasto con ogni orientamento precedente.

E' evidente che le risorse pubbliche che potrebbero essere stanziare da Regione Lombardia, supportando questo disgraziato progetto di restauro **entrebbero in contrasto frontale con il restauro del Parco**, ed in particolare con il ripristino del canocchiale lungo il viale Mirabello e con la possibilità di restituire all'uso pubblico 60 ettari inutili per le gare internazionali, ma attualmente separati dal Parco proprio dall'anello di velocità di cui le sopraelevate fanno parte.



La prospettiva del Viale Mirabello interrotta dal rudere delle Sopraelevate

Al contrario, il rifinanziamento del *Piano per la rinascita del Parco di Monza* **potrebbe fare un enorme passo avanti nel restauro del Parco stesso**, prevedendo la demolizione almeno della curva sopraelevata Sud, quella con il maggiore impatto ambientale e paesaggistico, per permettere il recupero della maggior parte del Viale Mirabello, asse portante del disegno del Parco.



In azzurro le aree del Parco che la demolizione delle sopraelevate potrebbe restituire all'uso

pubblico

In conclusione: una legge regionale per il rifinanziamento di quella del 1995 avrebbe significato solo se si occupasse esclusivamente del restauro del Parco, per confermarne, oltre che il ruolo di grande risorsa ambientale per il territorio lombardo, anche quello di un luogo di attrazione turistica internazionale, congiuntamente alla Villa, con ricadute economiche di gran lunga superiori a quelle, peraltro molto discutibili, attribuite al quasi unico grande evento annuale dell'Autodromo: il Gran Premio di Formula Uno.

Il rilancio delle attività dell'autodromo dovrebbe puntare più su aspetti qualitativi che quantitativi, oltre che gestionali, ed essere realizzato rispettando un contesto che contribuisce anche al suo prestigio e alla sua unicità rispetto ad altri circuiti.

Infine è lecito chiedersi come mai il primo firmatario dell'Ordine del giorno sia un esponente del PD. Che bisogno ha l'opposizione di sollecitare il governo della Regione a fare ciò che esso ha già in mente di fare?