



La Ambrosetti sta per presentare un masterplan commissionato da Confindustria, Giacomo Correale Santacroce ipotizza le due opzioni che potrebbe contenere: riproporre il complesso Villa-Parco per la sua inclusione tra i beni “Patrimonio dell’Umanità” dell’Unesco con un progetto complessivo di rinascita del monumento che includa l’Autodromo come elemento non più ostativo, oppure rilanciare l’Autodromo come obiettivo primario e ad ogni costo.

Tra le “Premesse” della [“Intesa tra la Regione Lombardia, il Comune di Monza e il Comune di Milano per la valorizzazione della Villa Reale di Monza, del Parco e dell’Autodromo”](#), è scritto che “Confindustria Monza e Brianza, al fine di favorire la valorizzazione del potenziale di relazioni del Parco di Monza, e di tutti gli immobili su di esso insistenti, con il contesto territoriale e internazionale ha coinvolto The European House - Ambrosetti S.p.A per fornire proposte a supporto di un nuovo Masterplan”.

Al di là del linguaggio curialesco, appare strano che la proposta di un piano per un parco storico come quello di Monza non sia stato affidato a un team di paesaggisti, naturalisti, agronomi, forestali, gestori di beni culturali di livello internazionale, ma a una società di consulenza strategica per le imprese. Il masterplan dovrebbe comunque realizzare la difficile coniugazione dell’obiettivo di rilancio dell’Autodromo con con quello del recupero dei valori culturali e ambientali del complesso unitario denominato, nelle mappe ottocentesche, come “Imperial Regia Villa e Parco”, in quanto monumento asburgico e napoleonico prima che sabauda e italiano.

Com’è noto, per l’Autodromo si è parlato di un piano la cui realizzazione richiederebbe addirittura 70 milioni di euro (tre volte quanto è costato il restauro della Villa!). Più realisticamente, la Regione si è impegnata a erogare 21 milioni nell’arco di tre anni per Autodromo e Parco, condizionati peraltro alla conferma dell’Autodromo di Monza come sede del Gran Premio di F1 oltre il 2016.

Avendo io già ricordato in un [precedente articolo](#) ciò che c’è da fare per rilanciare il “Piano per la rinascita del Parco di Monza”, approvato con la LR 40/95 e solo parzialmente, ma

provvidenzialmente, realizzato, proverei qui a immaginare cosa potrà prevedere il masterplan di cui sopra per l'Autodromo.

Essendo la società Ambrosetti esperta in gestione strategica, dovrebbe proporre una *visione* per il futuro del Parco, una “stella polare” a cui agganciare la strategia. Provo ad immaginare due visioni e strategie alternative:

1. Riproporre il complesso Villa-Parco per la sua inclusione tra i beni “Patrimonio dell’Umanità” dell’Unesco, o per un riconoscimento analogo, con un progetto complessivo di rinascita del monumento che includa l’Autodromo come elemento non più ostativo.
2. Rilanciare l’Autodromo come obiettivo primario e ad ogni costo.

Vediamo come potrebbero svilupparsi le due visioni.

1. L’Autodromo come parte del patrimonio dell’umanità “Villa Reale e Parco di Monza”

Le rilevanti innovazioni tecnologiche che stanno investendo il settore automobilistico consentono di prefigurare una evoluzione dell’Autodromo verso una maggiore compatibilità con il Parco.

Come è noto, gli elementi di incompatibilità consistono a) nella cementificazione di vasti e importanti spazi verdi del Parco, con la compromissione del suo disegno paesaggistico, capolavoro di Luigi Canonica risalente al 1805; e b) nell’inquinamento acustico e atmosferico causato dalle gare automobilistiche.

L’Autodromo di Monza non può non tener conto del flusso inarrestabile delle innovazioni, senza rischiare di diventare nel suo complesso, e nel migliore dei casi, un museo dell’automobile.

Ora, i nuovi motori ibridi ed elettrici tendono a ridurre drasticamente rumore ed emissioni, senza sacrifici per la velocità dei veicoli. Da non ignorare, inoltre, le ricerche e le sperimentazioni, ormai alla fase di prototipi, delle auto senza pilota. Si potrebbero addirittura immaginare in futuro, come avvenuto per le partite di scacchi tra campioni e computer, sfide tra auto con e senza pilota! L’Autodromo di Monza non può non tener conto del flusso inarrestabile delle innovazioni, senza rischiare di diventare nel suo complesso, e nel migliore dei casi, un museo dell’automobile.

In questa prospettiva, si può prevedere un suo futuro basato ancora sulla Formula Uno (fondamentale) e su alcune altre gare internazionali di particolare importanza, seguendone le innovazioni in corso, nonché sullo svolgimento anche nell’Autodromo di Monza delle gare di

Formula E. cioè delle auto elettriche, che ormai coinvolgono oltre dieci circuiti internazionali di primaria importanza. Oltre a ciò la pista “stradale”, su cui si corre da sempre il Gran Premio di F1 , potrà essere utilizzata anche per gare e altre manifestazioni sportive, ad esempio ciclistiche e podistiche.

Occorrerà invece escludere le gare motociclistiche, in quanto incompatibili sia dal punto di vista dell'inquinamento sia, soprattutto, perché comporterebbero la sottrazione di ulteriori spazi verdi per la messa in sicurezza della pista. Più in generale, è da escludere qualsiasi ulteriore occupazione di spazi verdi, essendo le aree occupate attualmente dalle strutture dell'Autodromo più che sufficienti. E' anzi da auspicare la restituzione al Parco di aree non cementificate (ad es. ex campeggio).

Parimenti sono da escludere, come del resto per tutto il complesso Villa-Parco, eventi estemporanei, kermesse capaci di attrarre migliaia di persone, finalizzati esclusivamente a un risultato economico a breve, in quanto incompatibili dal punto di vista della conservazione degli spazi naturali e dell'inquinamento acustico, e più in generale perché in contrasto con la destinazione culturale e ambientale sancita nell'atto di donazione da parte dello Stato ai Comuni di Monza e Milano del complesso Villa-Parco. Tali manifestazioni, di cui non si discutono contenuti e attrattività, potranno svolgersi in sedi appropriate, come ad esempio lo Stadio Brianteo, l'area della ex Fiera di Monza o (il che sarebbe meritorio!) aree dismesse storiche opportunamente bonificate e restaurate.

Per quanto riguarda più specificamente le aree verdi, il masterplan dovrebbe prevedere una maggiore integrazione dell'Autodromo con il Parco, con il restauro e una adeguata manutenzione (peraltro già prevista dalla concessione in vigore) delle ampie e preziose aree verdi intercluse nella pista (Bosco Bello, Serraglio dei Cervi), promuovendone l'accesso libero, agevole e gratuito da parte del pubblico in assenza di gare.



Ma soprattutto, rivestirebbe un valore strategico alto e definitivo per una accettabile convivenza tra Parco e Autodromo l'eliminazione progressiva del rudere della cosiddetta "pista di alta velocità". Al di là di ogni disinformazione, questa pista fu tecnicamente sbagliata, rifiutata da piloti e scuderie, lesiva dell'immagine dell'Autodromo, fallita due volte, abbandonata da oltre 50 anni, inutile per il Gran Premio di F1 e per qualsiasi altra destinazione, compresa l'alta velocità per la quale fu costruita. E, in compenso, devastante per il Parco. Demolendo inizialmente la sola curva sopraelevata sud, si recupererebbe immediatamente la perduta continuità del Parco a nord del Viale Vedano, con il ricongiungimento al Parco di 60 ettari tra l'Autodromo e il Golf, irrilevanti per queste due realtà. Verrebbe recuperata la prospettiva visiva del Viale Mirabello, asse portante del disegno originario di Luigi Canonica, e rinascerebbe il perduto Viale del Serraglio. (Non spaventi il costo: nella precedente concessione, che prevedeva la demolizione delle due curve, era stimato in due miliardi di lire, equivalenti a un milione di euro: un'inezia rispetto alle somme di cui si vocifera, e comunque inferiore e più sensato economicamente di un inutile restauro).

Trasformare la sostanziale incompatibilità e l'antica lacerazione tra il parco storico e la pista automobilistica in una convivenza consensuale e collaborativa tra diversi.

Per un più completo uso delle strutture dell'Autodromo, occorrerà ridefinire la sua missione portandola a un livello più alto, senza per questo abbandonare la sua focalizzazione sulla velocità. Occorrerà cioè passare dagli sport automobilistici all'ambito più alto della mobilità e delle comunicazioni, evitando di inventare diversificazioni più o meno estemporanee, dispersive, prive di relazioni con la natura del Parco storico e con la vocazione originaria dell'Autodromo, strumentali a risultati economici immediati, ma tali da accrescere l'impatto negativo sul Parco. Secondo questa visione, le strutture dell'Autodromo potranno essere utilizzate per mostre, esposizioni, convegni coerenti con la sua missione, per attività di ricerca e sperimentazione sulla mobilità e sulle comunicazioni, valutando la possibilità di creare un centro di R&S internazionale, o addirittura un campus universitario.

In tal modo si potrebbe trasformare la sostanziale incompatibilità e l'antica lacerazione tra il parco storico e la pista automobilistica in una convivenza consensuale e collaborativa tra diversi.



Come dichiarato nel titolo, un master plan così impostato per l'Autodromo andrà inquadrato nella più generale strategia mirante al riconoscimento di Villa e Parco come bene di valore culturale universale, e di una azione complessiva e lungimirante di restauro e rinascita di Villa e del Parco, tali da riportarli al livello di monumento storico, asburgico, napoleonico ed italiano di rilevanza internazionale, da farne una tappa obbligata di un "viaggio in Italia", dotato di una attrattività legata non solo ad eventi di per sé discontinui, ma intrinseca e tale da essere operativa 365 giorni all'anno (E' ciò che ha in programma di fare la Venaria Reale, con minori frecce all'arco della "Imperial Regia Villa e Parco di Monza").

2. L'Autodromo prima di tutto e ad ogni costo.

In questa seconda alternativa, l'obiettivo sostanziale del masterplan è il salvataggio e rilancio dell'Autodromo, rispetto al quale la tutela del Parco costituisce un vincolo che, se ostativo dell'obiettivo principale, può essere rimosso o quanto meno reso elastico.

In questo caso, non è sufficiente focalizzarsi sulla missione originaria dell'Autodromo, lo sport automobilistico, e su un suo arricchimento. Occorre *diversificare*, sia recuperando quelle attività per le quali l'impianto si è rivelato nel passato inidoneo, adeguandolo alle loro esigenze, sia sviluppando nuove attività redditizie, anche se prive di coerenza con la missione originaria.

Secondo questa visione, occorre recuperare le gare motociclistiche, allargando gli spazi di sicurezza intorno alla pista, la cui mancanza ne ha causato l'abbandono. Inoltre, occorrerà puntare sulla massima utilizzazione delle strutture e degli spazi verdi in concessione per qualsiasi attività. In particolare trarre vantaggio dalla vastità delle aree verdi, utilizzandole per concerti e manifestazioni ludiche capaci di attrarre decine di migliaia di appassionati.

La pista di alta velocità non dovrà essere demolita, ma al contrario restaurata. Ovviamente non sarà mai più utilizzata per gare motoristiche di qualsiasi tipo, ma costituirà una riserva per iniziative indefinite ma potenzialmente redditizie.

Occorrerà porsi il problema derivante dal fatto che un masterplan così concepito tenderà ad accentuare, anziché ridurre, l'incompatibilità dell'Autodromo con il Parco, e in generale con l'obiettivo di ricollocare il complesso Villa-Parco nel novero dei maggiori monumenti europei e italiani. A questo scopo si potrà prevedere di destinare parte delle risorse stanziare per il salvataggio dell'Autodromo a interventi specifici di restauro del Parco, come compensazione o mitigazione degli ulteriori guasti ad esso causati. Naturalmente, questa alternativa comporterà la rinuncia a proporre Villa e Parco come monumento di valore universale, confinando il Parco a un ruolo di parco periurbano, a spazio di riserva per eventuali reimpianti di strutture sportive vecchie (ippodromo) o nuove, dando per definitivamente alienata la parte a nord del Viale Vedano. E sostanzialmente ponendo la parola "fine" alla rinascita avviata con il piano ex LR 40/95.



Conclusioni

Queste potrebbero essere le due possibili alternative per il futuro dell'Autodromo, e conseguentemente per il Parco. Ma se ben si guarda, non si tratta solo delle sorti dell'Autodromo e del Parco. E nemmeno della "Imperial Regia Villa e Parco di Monza". Ma dell'identità stessa della Città di Monza e di una sua notorietà internazionale corrispondente a tale identità, non appiattita e confinata su una pista automobilistica, per quanto onusta di glorie sportive.

Inutile dire che sono ben consapevole del fatto che la seconda prospettiva è più avanti (ma non senza ostacoli). Vedo però un rischio: che le proposte di un eventuale masterplan costruito come un piano industriale di salvataggio di una impresa in crisi, privo di una visione imprenditoriale innovativa e lungimirante, si rivelino errate. Apprendo la strada ad una sorta di Alitalia lombarda, destinata ad assorbire risorse pubbliche ingenti e a tempo indeterminato. Con un aspetto ancor più grave: che le conseguenze potrebbero tradursi in danni irreversibili su un patrimonio culturale e ambientale della cui unicità e potenzialità sembra che pochi si rendano

Cosa fare dell'Autodromo di Monza

Lunedì, 26 Ottobre 2015 11:19
Di Giacomo Correale Santacroce

conto. A cominciare dai livelli dirigenziali.