



Dopo quasi un secolo di guerra aperta tra estremisti (come nella Palestina!), cioè tra chi vorrebbe l'eliminazione tout court dell'Autodromo, considerato un corpo estraneo al Parco, e chi al contrario considera il Parco come spazio a disposizione per qualsiasi occorrenza dell'Autodromo. si potrebbe finalmente realizzare una convivenza sinergica tra le due realtà.

Com'è noto, le gare della Formula 1 hanno adottato nell'ultima stagione importanti innovazioni tecnologiche. Queste innovazioni si traducono nella possibilità di aumentare la velocità e nello stesso tempo ridurre i consumi e la rumorosità delle macchine. Il cambiamento non è piaciuto a molti fan della F1, timorosi soprattutto del fatto che la modifica e attenuazione del rombo dei bolidi possa incidere sulla attrattività delle gare.

Ma a questo proposito Nico Rosberg, in gara per il primato nella classifica piloti, ha fatto notare che le corse non hanno solo finalità sportive, ma anche di sperimentazione di innovazioni da trasferire successivamente alle auto di uso comune. In particolare, per quanto riguarda il minor rumore, ha fatto notare che grandi piloti come Senna sono ricordati per le grandi doti professionali e umane e non per il rombo della loro macchina.

Altra notizia: studi attendibili danno per altamente probabile la possibilità che nell'arco di questo decennio i costi di produzione delle auto elettriche scendano al livello di quelli delle auto tradizionali, con prestazioni pari o superiori.

Intanto quest'anno è partita la Formula E, cioè il programma di gare delle auto elettriche. Sono già dieci i circuiti che hanno aderito al programma (contro i 19 della Formula 1), tra i quali quelli di Montecarlo, Londra, Berlino, Buenos Aires, Pechino. Purtroppo Monza è assente.

Ultima notizia, forse casuale ma simbolica: la famiglia Rockefeller, una saga costruita sul petrolio, ha deciso di non investire più nella produzione di carburanti di fonte minerale, per spostare le proprie risorse sullo sviluppo delle energie rinnovabili.

Questa serie di informazioni dovrebbe costituire un importante riferimento per coloro che sono subentrati recentemente nella gestione dell'Autodromo di Monza. Dovrebbe cioè prospettare una strategia non solo in linea con le innovazioni tecnologiche nel campo automobilistico, ma anche più compatibile con una parallela, e auspicabile, strategia di rinascita dello "Imperial Regio Parco" di cui l'Autodromo è ospite.

Dopo quasi un secolo di guerra aperta tra estremisti (come nella Palestina!), cioè tra chi

vorrebbe l'eliminazione tout court dell'Autodromo, considerato un corpo estraneo al Parco, e chi al contrario considera il Parco come spazio a disposizione per qualsiasi occorrenza dell'Autodromo. si potrebbe finalmente realizzare una convivenza sinergica tra le due realtà.



Immaginate: uno sviluppo dell'Autodromo di tipo qualitativo piuttosto che invasivo, cioè basato sull'adeguamento delle sue strutture attualmente attive piuttosto che sulla continua minaccia di nuove violazioni del parco storico. Un Autodromo rinnovato anche esteticamente (oggi sembra un accampamento, in certi punti addirittura una discarica inserita in una boscaglia inselvaticata, vedi foto in alto), che combini le gare automobilistiche di importanza internazionale con un ruolo di centro di ricerca, sperimentazione ed eventi di alto livello scientifico sulle tecnologie della nuova mobilità. Un centro di attrazione scientifico e sportivo, non solo in occasione delle gare.

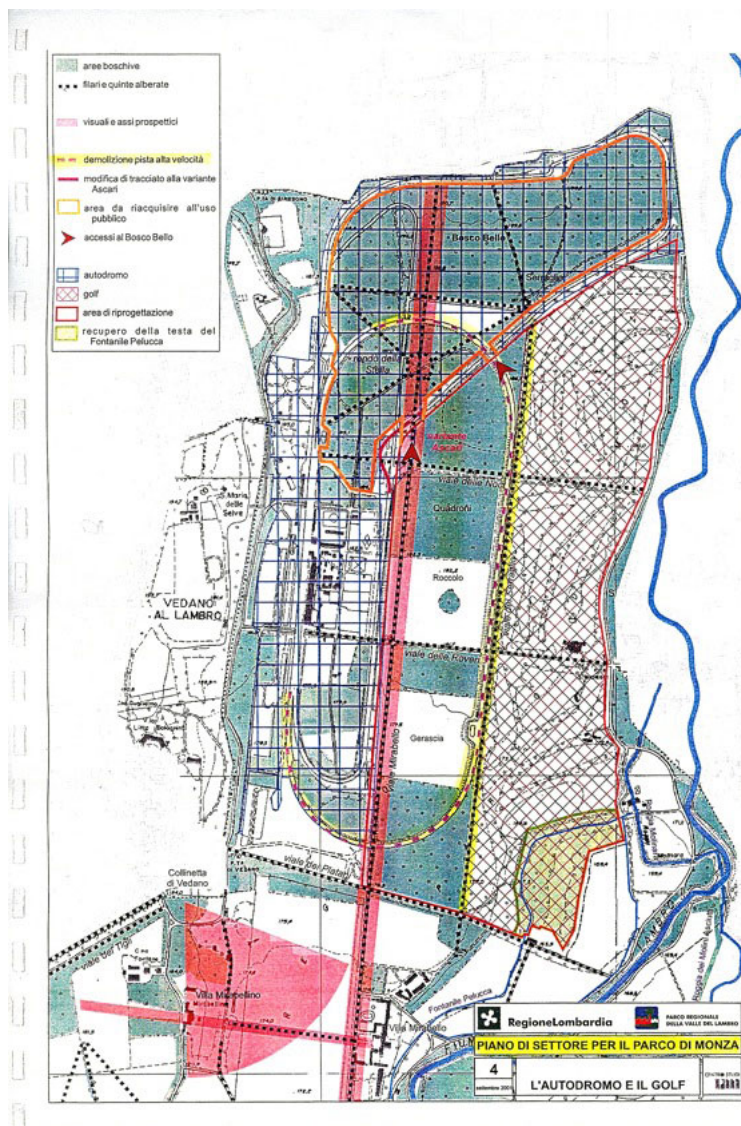
E la nuova struttura potrebbe far derivare la sua attrattività anche dall'essere inserito in uno dei parchi storici più antichi e più belli del mondo, con la restituzione a pieno uso pubblico delle abbandonate, ma potenzialmente ancora incantevoli, zone verdi intercluse nella pista (Bosco

Bello, Rondò della Stella, Serraglio dei Cervi, Gerascia, Roccolo), attraverso la loro ricongiunzione paesaggistica con il Parco.

Naturalmente, questa prospettiva passerebbe dall'eliminazione progressiva e definitiva del rudere del catino di alta velocità, a cominciare da quelli che furono definiti "muri della morte" (alias sopraelevate), testimonianza volutamente dimenticata di gravi errori tecnologici, reiterati fallimenti sportivi ed economici, danni all'immagine dell'Autodromo, inutilità conclamata da decenni di abbandono, sfregio di decine di ettari del disegno del Parco progettato da Luigi Canonica oltre 200 anni fa.

Si potrebbe immaginare, senza alcuna compromissione delle attività dell'Autodromo, il recupero integrale dei Viali paralleli del Mirabello e del Serraglio (anche nell'intersezione della Variante Ascari con il Viale Mirabello, che verrebbe chiusa ai comuni mortali in occasione delle gare).





L'immagine n.1 mostra come apparirebbero Autodromo e Parco secondo questo progetto. Che del resto ha poco di nuovo: ricalca infatti il disegno per Villa e Parco incluso nel Piano della Valle del Lambro, ancora vigente anche se non rispettato (Immagine n. 2).

Una volta realizzato il progetto, si potrebbe riproporre il complesso della Imperial Regia Villa e Parco per l'inclusione tra i luoghi proclamati patrimonio dell'Umanità dell'Unesco, nonostante, e magari anche per, la presenza di un Autodromo diverso dagli altri.

Purtroppo le prime avvisaglie non fanno bene sperare. A cominciare dallo spreco, in pieno clima di *spending review*, di quasi un milione di euro per rabberciare i sopracitati muri della morte.

Si ha inoltre notizia di un'impegno del nuovo presidente della Sias per riportare nel nostro Autodromo il campionato di superbike, quando dovrebbe essere ormai assodato che esso non è adatto per le gare motociclistiche.

E legittimo temere che nell'impegno, del tutto comprensibile, per una più piena utilizzazione dell'impianto, oltre alla introduzione di nuove corse di tipo tradizionale si pensi di utilizzare l'area per concerti, magari di grande valore in sé, ma oggettivamente inquinanti dal punto di vista ambientale, energetico e acustico. Concerti più adatti per essere ospitati in stadi sportivi o, perché no?, in aree da risanare, come ad esempio le cave abbandonate.

Non voglio nemmeno pensare a una trasformazione dell'Autodromo in una *gardaland* motoristica, anche se un futuro di questo tipo è stato in qualche occasione prospettato.

Più volte è stata proposta l'idea di realizzare nell'ambito dell'Autodromo un museo dell'automobile, che dovrebbe peraltro competere con altri musei di questo tipo già esistenti, dotati di grande ricchezza di dotazioni e notorietà internazionale.

Non vorrei che, restando legati a un passato che non può più tornare, quello dei tempi eroici delle prime automobili, fosse tutto l'Autodromo a diventare un museo.

Qualcuno sicuramente continuerà a rimpiangere il rombo dei motori del passato. Non diversamente, probabilmente, facevano i vetturini all'inizio del secolo scorso, rimembrando l'allegro scalpitare dei cavalli, soppiantato dal rombo assordante dei nuovi cavalli meccanici.