

Il Comitato per il Parco rilancia: Parco di Monza, Parco d'Europa

Dalle interviste rilasciate da vari personaggi nel pre e dopo g.p. emergono chiaramente i pericoli che incombono sul Parco a causa della presenza dell'autodromo e delle sue incessanti esigenze: **si prospetta la possibilità di ulteriori modifiche al circuito come ricatto per mantenere il gp a Monza anche dopo il 2016.** Invitiamo a visionare questo filmato: <http://www.parcomonza.org/manifestazione-online2008.htm>, che riporta tutte le modifiche al circuito e di conseguenza tutti i danni arrecati al Parco nel corso dei decenni.

Vogliamo continuare così? **Siamo sicuri che la cittadinanza sia disponibile ad accettare una nuova erosione del Parco che, ricordiamo, è un monumento che ha più di duecento anni, non un qualsiasi prato di periferia?**

E mentre altri circuiti si dichiarano disposti a soddisfare l'avidità del patron della formula uno, **Maroni, si dice disponibile ad accettare in toto il ricatto di Ecclestone pur di mantenere il gp a Monza "per sempre", e circolano voci insistenti circa l'intervento della Regione Lombardia per finanziare l'aumento di capitale con cui si dovrebbero ripianare le traballanti casse della Sias, dopo decenni di gestione allegra.**

Il 6 dicembre prossimo, infatti, è stata fissata l'udienza preliminare dell'inchiesta sulla gestione dell'autodromo a carico dei primi 17 indagati, fra cui i direttori tecnico e sportivo dell'autodromo, Giorgio Beghella Bartoli e Enrico Ferrari. I capi di imputazione sono una ventina e vanno dalla costituzione di fondi neri, all'evasione tributaria, alla turbativa d'asta, all'occultamento doloso dei difetti della pista, a danni ambientali a carico del Parco, dalla corruzione al falso, fino all'usura. Due costruzioni abusive alle porte dei paddock sono state recentemente smantellate e per puro caso non si sono verificati incidenti più gravi durante l'ultima edizione della superbike a causa di bolle create sull'asfalto. Il problema era ben noto ai dirigenti che hanno invece preferito non intervenire. In Germania intanto, anche Bernie Ecclestone è accusato di corruzione: avrebbe versato in nero 44 milioni di dollari a un banchiere per pilotare la vendita di azioni del circo della F1.

Ma **viene da chiedersi:** e se l'ex Presidente del CdA Sias non avesse presentato esposto-denuncia alla Procura, noi cittadini non avremmo saputo nulla delle ipotizzate malversazioni? Dove sono le Amministrazioni Comunali di Monza, Biassono e Milano? Chi deve controllare i propri dipendenti? Il rinvio a giudizio interessa alcuni esponenti di rilievo della Sias, alcuni dipendenti e alcuni collaboratori esterni della stessa nonché cinque di Pubblici Ufficiali tra cui 2 dirigenti ed un funzionario del Comune di Monza, che avrebbero avuto un ruolo determinante nella faccenda della costruzione di un nuovo impianto di distribuzione stradale di carburanti.

Ma **viene da chiedersi:** contro che organizzazione stavamo combattendo noi del Comitato quando ci siamo battuti contro la costruzione di questo distributore? Il Comitato combatteva per una causa giusta a difesa dell'integrità del Parco Storico di Monza mentre alcuni Pubblici Ufficiali di Monza lavoravano a distruggerlo.

E **viene ancora da chiedersi:** ma allora prima di questi recenti e gravissimi capi di imputazione, la gestione del Bene Pubblico Parco è stata sempre cristallina?

La squallida vicenda sollecita ulteriori riflessioni sul danno che essa rappresenta per la città. Se, infatti, come affermano i sostenitori della pista, quello dell'autodromo è un marchio importante, è indubbio che l'inchiesta in corso ha messo in luce **una realtà di corruttela che costituisce un danno evidente all'immagine della città oltre che degli organizzatori.** Ci aspettiamo, quindi, che i sindaci di Monza e di Milano (proprietari dell'impianto) e i vertici di Aci e Sias (suoi gestori) si costituiscano, al momento opportuno, parte civile nel procedimento in corso, rivendicando il danno all'immagine subito, chiedendo un congruo risarcimento che dovrà essere utilizzato per investimenti a favore del Parco di Monza.

Conscia di essere uno strumento nelle mani del patron della F1, **la Sias** sta correndo ai ripari **ammantandosi di finalità ambientaliste**, effimere quando fuorvianti. L'agenzia Ansa, infatti, ha recentemente pubblicato la notizia di un accordo tra Aci ed Ecostore. L'operazione, patrocinata dal Ministero dell'Ambiente, prevede progetti nel settore dei biocarburanti e delle energie rinnovabili, e la promozione di azioni di tutela ambientale. Verranno infatti piantati 10.000 alberi per compensare le emissioni di CO₂ del gp. A Monza? No, in Alaska e Madagascar. Dubitiamo che qualcuno potrà andare in Alaska o Madagascar a verificare. In ogni caso, **la compensazione non annulla il fatto innegabile che l'inquinamento prodotto dall'attività motoristica all'interno del Parco ha provocato e continuerà a provocare danni al patrimonio naturalistico, come dimostra la constatazione che la zona del Parco in cui gli alberi sono in condizioni peggiori è proprio quella dell'autodromo.** A ciò si associa poi la tendenza dell'autodromo, ma anche del golf, a gestire le aree in concessione non nell'interesse naturalistico (conservando i boschi, le siepi, etc.) bensì nell'interesse dei loro introiti economici. Inoltre, **la convenzione tra Sias e Comuni di Monza e Milano, sottoscritta nel 2008 e oggetto di un ricorso al TAR, prevede la piantumazione annua di 600 di alberi per mitigare l'impatto dell'impianto (art. 4/6). Dal 2008, dovrebbero quindi essere stati già piantati 3600 alberi aggiuntivi: è stato fatto?** Chiediamo dunque al Consorzio di informare la cittadinanza in merito a queste piantumazioni, tenendo conto che, **comunque, non avrebbe senso piantumare "a caso" visto che il Parco è stato progettato con un preciso disegno paesaggistico che va rispettato.**

Per tutte queste ragioni riteniamo molto grave che Ecostore si sia prestata a questo trucco e, raccogliendo quanto è stato suggerito da molti suoi clienti, **il Comitato per il Parco A. Cederna invita coloro che desiderano tutelare il complesso Parco/Villa a boicottare Ecostore e annuncia che attiverà presto un *mail bombing* di protesta all'azienda che, con questa azione, ha vanificato in un colpo la sua ispirazione "ecologica".**

Per quanto riguarda **il ricorso da noi presentato assieme alle sezioni regionali di Legambiente, Italia Nostra e WWF Italia, finalmente è stata fissata la prima udienza al TAR il 28 novembre.** Dato che sonopassati 5 anni, **ne ricordiamo i termini essenziali, riassumibili nei seguenti punti:**

- la concessione è stata affidata a trattativa privata senza il necessario svolgimento di una gara; la gara internazionale avrebbe premiato proposte di gestione dell'impianto più rispettose del contesto storico-ambientale in cui è inserito;
- la concessione avrebbe dovuto essere rilasciata a un canone commisurato al valore di mercato dell'impianto; il canone annuale di 800mila euro appare ridicolo rispetto alla

- consistenza delle strutture date in concessione e al loro intensivo utilizzo commerciale;
- il Piano Territoriale del Parco della Valle del Lambro – di cui il Parco di Monza è parte integrante – impone l'abbattimento delle fatiscenti sopraelevate della vecchia pista di alta velocità abbandonata da quarant'anni e considerata un obbrobbio anche sotto il profilo ingegneristico fin dalla sua realizzazione; la nuova concessione ne prevede il mantenimento impedendo così la liberazione di aree verdi pregiate e l'interruzione di una visuale prospettica che fa parte del disegno originario del Parco, ideato dall'architetto Luigi Canonica; le associazioni richiedono, invece, il recupero all'esclusivo uso pubblico dei 60 ettari di boschi e prati interclusi che sono di nessuna utilità per lo svolgimento delle competizioni motoristiche;
 - la concessione non pone alcun freno alle relevantissime emissioni acustiche; le norme vigenti, impongono, invece, il monitoraggio delle emissioni e l'attuazione di interventi specifici per eliminare o, comunque, ridurre l'impatto acustico del circuito;
 - a differenza di quanto è imposto per qualunque contratto stipulato con un ente pubblico, il concessionario di un bene della rilevanza dell'autodromo di Monza non è obbligato, secondo quanto previsto dalla nuova concessione, a fornire alcuna cauzione finanziaria ai comuni. La cauzione è, al contrario, l'unico strumento in grado di garantire l'effettivo e puntuale adempimento degli obblighi contrattuali compresa la manutenzione degli spazi verdi.
 - la concessione pone anche gravi problemi sotto il profilo della responsabilità contabile degli amministratori che l'hanno approvata. In primo luogo, la quantificazione risibile del canone provoca un grave danno erariale per i comuni di Monza e di Milano che sono proprietari dell'impianto; in secondo luogo, le amministrazioni proprietarie non hanno provveduto a esigere il rilevante credito nei confronti della concessionaria derivante dall'obbligo di abbattimento delle sopraelevate posto a suo carico nella precedente convenzione e mai eseguito.

Un ulteriore **elemento di conferma della incompatibilità fra la pista e il Parco concerne la questione del rumore** che produce e il Piano di Zonizzazione Acustica (PZA) recentemente approvato; 3 sono gli aspetti salienti: a) le fasce di decadimento acustico intorno alla pista; b) i controlli tecnici da parte dell'Amministrazione comunale; c) il numero di deroghe previsto nel PZA per le attività cosiddette "a scarico libero" nel circuito monzese.

a) il PZA prevede che vengano avviati e sviluppati i cosiddetti Piani di Risanamento Acustico per quelle aree che non rispondono ai limiti di Legge. **Per l'autodromo il PZA ipotizza la realizzazione di tre Fasce di Decadimento acustico di varia larghezza (40 -50 - 80 metri circa) intorno alla pista in modo che fuori dall'ultima fascia il rumore sia compatibile con il livello acustico previsto per il Parco di Monza (50 decibel di giorno - 40 decibel di notte).**

A tutti gli addetti ai lavori e alle persone di buon senso è noto che è **tecnicamente impossibile realizzare qualsivoglia intervento nelle tre fasce di decadimento acustico sia per motivi tecnici che fisici e soprattutto per il fatto che lo storico complesso monumentale del Piermarini e del Canonica noto ai più come Parco e Villa Reale di Monza, che ospita l'autodromo, è protetto da specifiche Leggi Nazionali di salvaguardia dei Beni Architettonici, Ambientali e Culturali.**

La irrealizzabilità di interventi mitigatori passivi dell'inquinamento acustico prodotto dall'impianto motoristico è stata confermata sia dal Comitato Tecnico Scientifico nominato dal Comune di Monza il 5 giugno 1992 sia dal Consulente Tecnico di Parte della Sias nella sua relazione tecnica del 2003 inclusa nel documento "Classificazione Acustica del Territorio di Biassono".

Proposta/richiesta del Comitato al Sindaco di Monza: drastica riduzione delle gare rumorose ottenuta tramite forte limitazione delle deroghe e tramite controlli fonometrici molto frequenti e non-programmati effettuati sul perimetro esterno dell'impianto da Ente qualificato e terzo.

b) per il monitoraggio delle attività in pista i Comuni di Monza e di Biassono hanno incaricato lo stesso gestore dell'autodromo il quale ha sistemato da tempo un fonometro lungo la via Parco all'altezza della Curva cosiddetta di Biassono e uno presso la Scuola di Via Martin Luther King di Biassono (non sappiamo se quest'ultima è ancora operativa ma è irrilevante). **Quindi: il controllore che controlla se stesso.** Esponenti di questo Comitato hanno dimostrato in sede penale (1995) e in sede civile (2006) con due diverse CTU (Consulenze Tecniche d'Ufficio) che **i livelli di inquinamento acustico sono eccedenti i limiti di Legge per le gare più importanti che si svolgono in pista.** Nonostante dal 1995 al 2006 le Amministrazioni Comunali di Monza e di Biassono fossero al corrente di quanto stava avvenendo, con ampia e documentata dimostrazione, in Pretura e in Tribunale, non sono mai intervenute presso il gestore dell'impianto a difesa dei diritti dei propri cittadini nè per assumersi in proprio (o tramite ARPA) il controllo diretto dell'inquinamento acustico.

Richiesta del Comitato al Sindaco di Monza: ridare dignità al Parco e alla Villa Reale di Monza riducendo drasticamente le emissioni rumorose provenienti dall'autodromo, avviando **sin da subito e comunque non oltre Gennaio 2014 una convenzione per i controlli fonometrici con Ente terzo affiancato da Pubblico Ufficiale** per l'immediata sanzione e sospensione dell'attività rumorosa eccedente i limiti di Legge. I controlli "estemporanei" vanno effettuati in zone diverse del Parco durante le attività non soggette a deroghe.

c) il PZA inserisce l'autodromo tra le aree nelle quali è ammessa deroga per attività temporanee. Come ampiamente dimostrato durante i due procedimenti penale (1995) e civile (2006) l'impianto monzese non esercita attività temporanea ma continuativa lungo tutto l'arco dell'anno tanto è vero che il PZA lo ha inserito in Classe V: Area prevalentemente industriale. Come tale, tecnicamente parlando, **in quanto impianto fisso non mobile nè provvisorio non può avvalersi della procedura di deroga prevista per le attività temporanee** quali quelle ad esempio dei cantieri, i concerti in piazza o allo Stadio, ecc. Per questo motivo **il Comitato per il Parco ritiene che il numero di 26 giorni di deroga al rumore che, in base al PZA, il Sindaco di Monza potrà concedere al gestore dell'autodromo è oltrechè illecito** (per quanto emerso dalle 2 CTU menzionate) **anche eccessivo, soprattutto se si considera che le due manifestazioni più rilevanti (GP e SBK) necessiterebbero al massimo di 6 giorni.**

Richiesta del Comitato al Sindaco di Monza: forte limitazione delle deroghe concesse a Sias, ancorchè non legittime, da 26 a massimo 10 giorni all'anno.

Per salvare il salvabile, **per scongiurare il concreto rischio di ulteriori erosioni all'opera dell'autodromo ed evitare lo spreco di danaro pubblico dei cittadini della Regione Lombardia per finanziare il circo della formula uno, il Comitato per il Parco A. Cederna chiede ancora una volta ai nostri amministratori di scegliere un diverso orientamento sicuramente più lungimirante e meno miope** (visto a cosa è ridotto il circo della formula uno e delle gare motoristiche in generale al giorno d'oggi), **ossia puntare sul vero valore civico, culturale e, in prospettiva anche economico della città e della regione rappresentato dal complesso paesaggistico, naturale monumentale del Parco, della Villa e dei Giardini Reali. Un primo passo** in questa direzione sarebbe la promozione di iniziative politiche volte al **rifinanziamento dei fondi per il Parco e la Villa già previsti dalla Legge Regionale 40/95.** Se il mantra di ogni amministrazione per giustificare la scarsa manutenzione del Parco e la svendita della Villa Reale e' sempre stato "*non ci sono soldi*" chiediamo che si attivino per reperire fondi, visto che **i possibili fondi che avrebbero potuto pervenire grazie ad un patrocinio da parte di Unesco sono svaniti proprio a causa della presenza dell'autodromo ritenuta incompatibile.** Nel 2009 il Direttore Generale aggiunto dell'Unesco, Françoise Rivière, ha spiegato così le ragioni del loro rifiuto a includere il Parco di Monza tra i siti patrocinati: "*L'autodromo? Come una centrale nucleare. La Villa Reale ha tutte le caratteristiche per entrare nella lista ed essere considerata un bene di valore, ma la presenza dell'autodromo nel suo Parco è stata un ostacolo e lo è tuttora*".

Crediamo, per il bene del Parco e della Città, **che si debba** raccogliere l'invito sotteso alle sue parole e **fare del Parco di Monza un Parco d'Europa.**

Monza, 10 settembre 2013