Mercoledì, 02 Luglio 2014 10:50
Di Paolo Ciccarone



Le dichiarazioni del capo della Formula 1 hanno portato scompiglio nel mondo sportivo e politico lombardo e brianzolo. Ma cosa c'è dietro l'uscita dell'ottantaquattrenne? Sul Secolo XIX un articolo tenta di ricostruire l'intera situazione: “Inchieste e marketing, ecco perché Ecclestone vuole affossare Monza. Il vuoto di potere penalizza il circuito. Pronto il Mugello”

Da Il Secolo XIX

LONDRA. Come al solito Bernie Ecclestone ha trovato il momento giusto e il mezzo giusto per mandare i suoi messaggi forti e chiari sul futuro del GP d'Italia a Monza. «Il contratto scade nel 2016, dopo di che bye bye» ha detto alla Gazzetta dello Sport. Il giornale scelto non è casuale e nemmeno l'uscita di Ecclestone che fa capire come il futuro dell'impianto brianzolo sia a rischio. Per la F.1 almeno.

Immediato l'allarme, con **l'assessore lombardo allo Sport, Antonio Rossi, che ha chiesto «l'intervento del governo per aiutarci a tutelare il Gran premio d'Italia, che ha scritto la storia sportiva della Formula 1** e che, soprattutto, muove un importante indotto economico e di posti di lavoro per il territorio».

Per capire perché Ecclestone abbia esternato ora questo concetto che i dirigenti dell'autodromo conoscono benissimo da oltre un anno, bisogna fare un passo indietro e ripercorrere le vicende degli ultimi 20 mesi. **Tutto inizia con una inchiesta del pm Mapelli della Procura di Monza che scopre delle irregolarità amministrative nella gestione dell'autodromo dopo che è scoppiato il bubbone delle bolle nell'asfalto della curva Parabolica** durante la gara di moto Superbike. La Sias, che gestisce per conto di Automobile Club Milano l'impianto (di proprietà dei Comuni di Monza e Milano) in seguito a questo e ai fatti emersi nelle inchieste, licenzia **i dirigenti dell'epoca, il dottor Enrico Ferrari e il responsabile tecnico Giorgio Beghella Bartoli**. Nel frattempo la procura amplia l'inchiesta giudiziaria, scoprendo altri filoni di inchiesta. Sia Ferrari sia Beghella Bartoli si sono appellati contro l'esclusione e in sede civile hanno iniziato le opportune azioni.

Phoca PDF

Mercoledì, 02 Luglio 2014 10:50
Di Paolo Ciccarone

Nel frattempo a Milano è cambiata la gestione dell'Aci e il nuovo direttore Fabrizio Turci avvia un'opera di ripartenza modificando alcuni passaggi, ampliando le gare d'appalto e modificando anche la direzione dell'impianto che, su indicazione del presidente ACI Angelo Sticchi Damiani, viene affidato ad Alfredo Scala, che gestisce già l'autodromo di Vallelunga. In mezzo a tutti questi passaggi burocratici alla fine Ecclestone si è trovato davanti una situazione in cui non aveva più interlocutori.

A questo punto, con **Alfredo Scala al timone dell'impianto ma senza veri poteri operativi**, con la situazione politica dell'Aci Milano in evoluzione (il 22 luglio ci saranno le elezioni) Ecclestone si affida all'avvocato Federico Bendinelli, che era il capo della SAGIS, la società che a Bologna gestiva l'impianto di Imola e che fino al 2006 ha ospitato il GP di San Marino. **Bendinelli, funge da punto di incontro fra Aci Milano, Sias e ACI Italia e riferisce a Ecclestone.**

Con la prossima chiusura delle indagini della procura di Monza, che per settembre avrebbe altri elementi scottanti (e pare si tratti di pagamenti estero su estero che coinvolgono lo stesso Ecclestone) e in mancanza di un referente, ecco che il patron della F.1 ha fatto capire chiaramente che di Monza e del GP d'Italia se ne può fare a meno. **«È stato un contratto oneroso da parte mia» ha detto Bernie.** Infatti Monza paga 18 milioni di euro per ospitare la gara, **all'estero arrivano fino a 45 milioni con una media di 25-30 in alcune gare europee**. Quindi come prima cosa, se Monza vuole il GP deve mettere mano al portafogli e sganciare di più. Per fare un esempio, **nel 2012 ci fu un fatturato pubblicitario di quasi 8 milioni di euro, l'anno scorso hanno faticato a portare a casa un milione**. E quest'anno non è che le cose vadano meglio...

Quindi chiedere più soldi, ora, vuol dire uccidere la gara. Se ci fosse almeno un referente affidabile, uno che si prenda le responsabilità, Ecclestone potrebbe aprire una trattativa, ma **ora con chi parla visto che anche Bendinelli non ha voce in capitolo ma funge solo da passa parola**?

C'è poi un ultimo aspetto, per niente trascurabile. La sicurezza. **Quest'anno ipotizzano velocità massime di 380 km/h in rettilineo, troppi per l'impianto attuale**. Ecco che il rischio modifiche al tracciato è dietro è l'angolo. E anche qui, fra permessi che mancano, politici che parlano e promettono (vedi Regione Lombardia) e altro ancora non succede nulla. «Affinché Monza si salvi devono verificarsi tre miracoli contemporaneamente» dice un responsabile dell'autodromo che preferisce restare anonimo.

Questa è la storia, per sommi capi, di quanto sta accadendo a Monza, sintomo di un degrado tutto italiano in cui la politica e il malaffare hanno generato solo dei danni collettivi. E col Mugello che aspetta in un angolo, forte degli appoggi politici ed economici, per Monza il futuro èè in salita.

Phoca PDF