



Tutto gira intorno all'Autodromo, che è diventato un totem per sostenere il quale qualsiasi costo è ammissibile, ovviamente a carico della collettività, e qualsiasi manovra diventa legittima.

Mi capita di leggere notizie su alcuni enti o istituzioni che mi sembrano avere qualcosa in comune, qualcosa che ho cercato di decifrare.

Eccole:

1. ACI. Un ente inutile.

Si tratta dell'Automobile Club d'Italia.

Nato nel 1922 per promuovere lo sviluppo dell'automobilismo, ha evidentemente perso la sua ragion d'essere. Difatti le sue attività "proprie" (sport, turismo, assicurazioni relativi all'automobile) sono ormai marginali (il 15% dei ricavi) e per di più in perdita. Vive sostanzialmente grazie alla gestione, per conto dello Stato, del PRA, Pubblico Registro Automobilistico, la registrazione della proprietà dei veicoli.

Il Commissario alla revisione della spesa pubblica Carlo Cottarelli ne ha proposto la fusione con la Motorizzazione Civile, divisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che cura l'omologazione tecnica dei veicoli ed emette i libretti di circolazione.

Questa fusione (in realtà acquisizione da parte dello Stato) consentirebbe un risparmio di 60 milioni di euro e, dato il progresso delle tecnologie informatiche, in prospettiva cifre ben più ingenti.

La soluzione più ovvia sembrerebbe quella di mettere in liquidazione l'ente, sostanzialmente inutile, trasferendo allo Stato il personale che si occupa del PRA, da adibire in prospettiva a servizi pubblici più utili, e privatizzando il resto. Che potrebbe sopravvivere, se ne fosse in grado, come associazione non profit, alla maniera di enti benemeriti come il TCI (Touring Club Italiano) o il CAI (Club Alpino Italiano), e come del resto i club dell'automobile di altri paesi.

Ma l'ACI è una federazione di club radicati in ogni provincia, con tanto di consigli d'amministrazione e burocrazia! Per questa e per altre immaginabili ragioni, il recente decreto sulla riforma della pubblica amministrazione ha soprasseduto alla proposta di Cottarelli, prevedendo per ora solo l'unificazione dei documenti di proprietà e di circolazione dei veicoli. Da parte mia, crederò pienamente in Renzi il giorno che vedrò liquidare l'ACI!

Scene girate all'autodromo di Monza del film "Gran Prix" del 1966 diretto da John Frankenheimer.

2. ACM E SIAS. Gestioni tempestose.

L'ACM (Automobile Club di Milano) è il più importante d'Italia.

Non mi soffermerò su questo ente, se non per rilevare che il suo Consiglio di Amministrazione è stato rinnovato nel luglio scorso, dopo una dura battaglia tra due gruppi contrapposti, caratterizzata da contestazioni circa la correttezza del tesseramento dei soci votanti. La competizione si è risolta con la vittoria dei "giovani" contro i "vecchi". Ma trattandosi, come io penso, di un ente inutile, la cosa diventa irrilevante.

Ciò che invece merita attenzione è l'attività principale dell'ACM, che consiste nella gestione dell'Autodromo di Monza, tramite la SIAS (Società per l'Incremento dell'Automobilismo Sportivo) di cui ACM è unico azionista, direttamente e tramite una propria società immobiliare. Com'è noto gli ex dirigenti della Sias, insieme ad altri individui pubblici e privati, sono sotto processo (a seguito della denuncia sporta da un presidente della società stessa passato come una meteora vendicatrice al vertice della società), per reati come peculato, false fatturazioni, appropriazione indebita, corruzione ed evasione fiscale, usura, turbativa d'asta, abuso d'ufficio, taglio non autorizzato di alberi ([qui l'articolo del Corriere della sera](#)).

Il nuovo Consiglio di Amministrazione ha fatto piazza pulita di questo management. Ma è auspicabile che il cambiamento non sia solo etico e organizzativo, ma riguardi la strategia obsoleta dell'impianto, che deve tener conto delle (e anzi contribuire alle) innovazioni tecnologiche rivoluzionarie che investono lo sport automobilistico, rendendolo tra l'altro più compatibile con l'ambiente (meno rumore, meno consumi, nonostante l'aumento della velocità).

Ma non si può dimenticare che alla gestione inquisita venne rinnovata nel 2008 la concessione della gestione dell'Autodromo. Rinnovo senza gara d'appalto, giustificato in base a successi storici e supposte competenze esclusive della Sias. Eppure, chiunque avrebbe potuto osservare che di ottimi gestori di autodromi ce ne sono diversi nel mondo della F1, e che una gara d'appalto sarebbe stata possibile e necessaria.

Ed è ciò che hanno osato fare ingenuamente Italia Nostra, Wwf, Legambiente e Comitato Parco A. Cederna, con un ricorso al TAR.

Ebbene: il TAR lo ha respinto "per carenza di legittimazione", cioè perché i ricorrenti, le cui finalità riguardano la tutela ambientale, non avevano titolo per contestare le modalità di assegnazione della concessione.

Archivio Storico Luce www.archivioluce.com

3. Sovrintendenza per i Beni Culturali e Paesaggistici. Gerarchie rovesciate nel valore dei beni.

Tra gli argomenti del ricorso contro la concessione dell'Autodromo alla Sias era inclusa l'opposizione al restauro delle curve sopraelevate del "catino di alta velocità". Si tratta di manufatti abbandonati da mezzo secolo perché tecnologicamente sbagliati, mal costruiti, rifiutati dai piloti e dalle case automobilistiche (Ferrari compresa), dannosi per l'immagine dell'Autodromo (queste curve furono definite da stampa internazionale "muri della morte"), Essi devastano inoltre 60 ettari del Parco, e ne deturpano la principale prospettiva paesaggistica.

Il restauro inserito nella nuova concessione rovesciava tutti gli orientamenti precedenti, compreso quello drastico della precedente Sovrintendenza ai Beni Culturali e Paesaggistici, e viola il Piano della Valle del Lambro tuttora vigente, secondo cui i ruderi vanno demoliti. Ma anche su questo il TAR si è espresso negativamente, rilevando che la nuova Soprintendenza ha attribuito valore storico a quei ruderi. Li ha cioè considerati più importanti e addirittura parte integrante del Parco, capolavoro unico di architettura del paesaggio con oltre 200 anni di storia. Il che fa dubitare sul livello culturale non solo del TAR, ma degli stessi "nuovi" burocrati della Sovrintendenza.

Intanto sono stati spesi in fretta e furia 800 mila euro per riasfaltare le sopraelevate, facendo passare questo inutile rattoppo per il loro restauro. E questo per evitare alla Sias le penali per la mancata esecuzione di esso, previsto dalla concessione!



Il rudere della sopraelevata sud interseca il Viale Mirabello

4. Consorzio per la Villa Reale e Parco di Monza. Un ente autonomo. Ma al guinzaglio.

Nel 2008 i proprietari del monumento (Comune di Monza, Comune di Milano, Regione Lombardia, Stato) hanno costituito il Consorzio per la Villa Reale e il Parco di Monza, conferendogli i rispettivi beni. L'obiettivo era quello di una gestione unitaria e lungimirante del compendio Villa-Parco, sottraendolo a scelte occasionali o unilaterali.

Quindi, un aspetto fondamentale di un consorzio è quello di essere un ente pubblico autonomo. Ma nel caso del Consorzio Villa-Parco non è così. Gli atti che gli hanno dato vita configurano un patto leonino a favore della Regione. In primo luogo, perché il direttore viene scelto dal Presidente della Regione senza un concorso, auspicabilmente internazionale. Ma soprattutto perché, come recita l'accordo di programma recepito dallo Statuto dell'ente, il Consorzio "provvede all'affidamento delle opere e dei lavori, nonché dei servizi e delle forniture necessari... tramite Regione Lombardia... che si avvale di Infrastrutture Lombarde S.p.a., ente strumentale della Regione...".

En passant, il direttore generale di Infrastrutture Lombarde, ora destituito, è sotto processo per presunte gare d'appalto truccate, tra cui quelle connesse ai lavori per l'Expo 2015.



L'ex Viale del Serraglio tra i ruderi della sopraelevata nord e il Golf

5. Conflitti di interessi, ovvero legami pericolosi.

Dopo la costituzione del Consorzio, ai soci proprietari si sono aggiunti altri due soci non proprietari: l'Associazione Industriale e la Camera di Commercio di Monza e Brianza. Cosa positiva dal punto di vista delle risorse a disposizione del Consorzio, discutibile e in qualche misura allarmante rispetto alle finalità culturali e ambientali imposte dallo Stato ai Comuni di Monza e di Milano nell'atto di donazione del monumento, finalità che rischiano di essere sopraffatte da una visione economicistica (non economica), di breve respiro.

Ora, in un rapporto di concessione di un bene, i ruoli del concedente e del concessionario devono esser nettamente distinti. In particolare, il concedente dovrebbe controllare da una posizione preminente il rispetto da parte del concessionario degli obblighi e dei vincoli previsti dalla concessione.

Nel caso dei rapporti tra il Consorzio e la Sias non è così.

Nel Consiglio di Amministrazione della Sias siedono due rappresentanti dei Comuni di Milano e di Monza! Ma, cosa se possibile ancor più grave, è stato nominato recentemente presidente della Sias il presidente della Confindustria Monza e Brianza, ente che nello stesso tempo fa parte della compagine amministrativa del Consorzio. Questo fatto viola addirittura lo Statuto del Consorzio, secondo cui “non possono ottenere la qualifica di Consorziati tutti quei soggetti che risultano direttamente o indirettamente titolari di sub-concessione o di appalto col Consorzio” (art. 6 p. 2).

E' sorprendente il fatto che nessuno abbia sollevato il problema!

6. Strani progetti. Il gioco delle tre proprietà.

Ultimamente si è parlato dell'intenzione della Regione di entrare nella proprietà del Parco di Monza, con l'obiettivo dichiarato di garantire la sopravvivenza dell'Autodromo, già pericolante per l'assottigliarsi del numero di gare ospitate ed esposto al colpo di grazia di una possibile esclusione dalle gare di F1.

Come questo cambio di proprietà, interno al Consorzio, possa rafforzare la già preponderante influenza della Regione nel Consorzio Villa-Parco, è del tutto incomprensibile.

Eppure soprattutto di questo si discute accusando il Governo, perché la nebbia diventi più fitta, di avere escluso dalla legge di stabilità una supposta esenzione dall'imposta di registro (che dovrebbe essere già oggi gratuita nel caso di donazioni a enti pubblici!) sul passaggio di proprietà dal Comune di Milano alla Regione del Parco o di parte di esso. Si parla di uno stanziamento di 20 milioni. Ma se di esenzione fiscale si tratta, si dovrebbe parlare di una mancata entrata e non di uno stanziamento!

La sostanza sta da un'altra parte. Ed è un progetto, come sempre top secret ma con studiate fughe di notizie, di rilancio dell'Autodromo, che l'ACI (così torniamo al primo paragrafo) ha presentato alla Regione Lombardia per un importo dell'ordine di 70 milioni di euro. E' evidente che un progetto di queste dimensioni trasferirebbe il colpo di grazia dall'Autodromo al parco storico, con una sua ulteriore e definitiva devastazione. E i 20 milioni che la Regione chiede allo Stato e che comunque sarebbero a carico del contribuente, sarebbero un primo stanziamento per quel progetto. E a chi andrebbero questi soldi? ancora alla Sias, o resterebbero alla Regione che, a questo punto, dovrebbe riscattare la concessione? Comunque servirebbero per convincere Ecclestone, patron della F1, a rinnovare il contratto con la Sias, in scadenza nel 2016.

Conclusioni.

Tutto gira intorno all'Autodromo, che è diventato un totem per sostenere il quale qualsiasi costo è ammissibile, ovviamente a carico della collettività, e qualsiasi manovra diventa legittima.

Eppure, le stime anche recenti sul suo apporto economico e di immagine internazionale, ripetute dalla Camera di Commercio di Monza e Brianza, dovrebbero far riflettere. Risulta, ad esempio, che gli spettatori richiamati dall'ultimo Gran Premio di F1 sono per l'80% italiani. E sia la stima del loro numero alle prove e alla gara (120mila), sia la spesa media (200 mila euro) sembrano piuttosto ottimistiche, e comunque irrilevanti per l'economia monzese e lombarda, e facilmente surrogabili. Sarebbe ad esempio utile, per un confronto, che la stessa Camera stimasse quale sarebbe l'apporto in termini economici e occupazionali dell'inserimento da parte dell'Unesco della "Imperial Regia Villa e Parco di Monza" nel novero dei beni patrimonio dell'umanità, con l'afflusso di visitatori italiani e stranieri non una tantum, ma per 365 giorni all'anno.

Quanto all'immagine, dallo studio della Camera di Commercio risulta che Monza è ignorata da circa la metà di un campione di stranieri, e che all'altra metà Monza viene in mente solo se nella domanda si parla di un autodromo. Non certo una bella notorietà, per la città che vanta un monumento storico unico, asburgico, napoleonico e sabauda, e che è depositaria del simbolo millenario del legame tra l'Europa e l'Italia: la Corona Ferrea.

Quindi, il re è nudo. Ma nessuno osa dirlo, perché dopo avere assecondato imprudentemente e senza lungimiranza il culto irrazionale e monomaniacale del totem, verrebbe accusato della sua eventuale caduta rovinosa, rischiando anche il consenso politico.

Ho sempre pensato, e penso ancora, che la permanenza dell'Autodromo nel Parco sia possibile, ma grazie all'adozione da parte dei suoi gestori di una strategia lungimirante, attenta al progresso tecnologico, sempre più compatibile con lo straordinario contesto architettonico e paesaggistico di cui gode. Una strategia diversa da quella del passato, sempre prepotente e sempre distruttiva.

Purtroppo, almeno per ora, non vedo traccia di un cambiamento. In questo caso, mi sembra che l'Autodromo di Monza sia sempre più un problema, anzi un pericolo, piuttosto che una risorsa. Da risolvere in modo drastico. E pulito.