

COMUNICATO STAMPA DA PARTE DEL COMITATO PER IL PARCO A. CEDERNA

Dall'ultima intervista rilasciata dal Sindaco a Radio Popolare emergono chiaramente i pericoli che incombono sul Parco a causa, ancora una volta, della presenza dell'autodromo e delle sue incessanti esigenze. Il Sindaco ha infatti prospettato la possibilità di ulteriori modifiche al circuito. Il gp sarà garantito a Monza fino al 2016, ma per il futuro non è dato sapere quali saranno le strategie di Ecclestone.

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?

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. A Monza? No, in Alaska e Madagascar. Dubitiamo che qualcuno potrà andare in Alaska o Madagascar a verificare. Inoltre, 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 della loro attività. 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".

La convenzione tra Sias e Comuni di Monza e Milano, sottoscritta nel 2008 e oggetto del ricorso al TAR, prevede la piantumazione annua di 600 di alberi per mitigare l'impatto dell'impianto (art. 4/6). Dal 2008, anno della stipula della Convenzione, dovrebbero essere state 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.

Già, la convenzione...

Ricordiamo che il 21 dicembre 2007 la Giunta Comunale di Monza ha deliberato l'affidamento in concessione alla SIAS S.p.A. dell'Autodromo Nazionale di Monza per la durata di 19 anni. I contenuti di questa concessione avevano indotto Italia Nostra, Legambiente, Comitato per il Parco "Antonio Cederna" e WWF Italia a intraprendere una serie di iniziative per ottenere una drastica revisione delle condizioni inique e pregiudizievoli per il Parco in base alle quali è stata rilasciata la concessione stessa. Nel 2008 venne presentato da parte di queste associazioni un ricorso al TAR Lombardia, che verrà discusso in prima udienza il 28 novembre prossimo.

Il ricorso verte su cinque principali aspetti.

La concessione è stata affidata a trattativa privata senza il necessario svolgimento di una gara; la gara internazionale premierebbe proposte di gestione dell'impianto più rispettose del contesto storico-ambientale in cui è inserito.

La concessione avrebbe dovuto essere rilasciata ad 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 fatiscanti sopraelevate della vecchia pista di alta velocità abbandonata da quarant'anni; 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; 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, del resto, è 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 monzesi che l'hanno approvata (e di quelli di Milano qualora la dovessero approvare a loro volta). 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 ad 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.

Il 6 dicembre prossimo è stata fissata anche 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 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. Una certa stampa poco ne parla in occasione del gp, così come ci si dimentica che, ieri come oggi, chiunque si espone denunciando realtà oggettive è fatto oggetto di minacce e intimidazioni. È cambiata la dirigenza ma l'entourage non è cambiato, dunque.

Queste notizie dovrebbero essere riportate all'attenzione pubblica proprio in occasione del gp, semplicemente a titolo di completezza di informazione, per non risultare, ancora una volta, omissivi. 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 corruzione 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.

Piano di Zonizzazione Acustica (PZA) per il Parco e l'area in concessione all'autodromo.

Per quanto riguarda il PZA ci sarebbe molto da dire e da osservare ma non è questa la sede per farlo, quindi mi limiterò a soli tre aspetti:

- 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 sono stati di fatto esclusi 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".

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 ed 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 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 veniva dimostrato in Pretura e in Tribunale non sono mai intervenute presso il gestore dell'impianto a difesa dei diritti dei propri cittadini nè per prendersi in proprio (o tramite ARPA) il controllo diretto dell'inquinamento acustico.

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.

Per salvare il salvabile, per scongiurare il concreto rischio di ulteriori erosioni al Parco ad opera dell'autodromo, il Comitato Parco 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 rappresentato dal complesso 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 40/85. Se il mantra di ogni amministrazione per giustificare la scarsa manutenzione del Parco e la svendita della Villa Reale è 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.