

### Non abbattiamole!

Si tratta di un monumento allo sport, un patrimonio affettivo di migliaia di tifosi. E' l'argomentazione principale di chi è contrario all'abbattimento delle sopraelevate. Ma accanto a questo, esistono anche giustificazioni legate ai costi dell'eventuale demolizione: i soldi, circa 15 miliardi, potrebbero usati per il Parco, e alla destinazione della struttura. Tra le proposte, quella che va per la maggiore è la creazione di un museo permanente della velocità, sulla falsariga di quello esistente a Indianapolis. In particolare, il museo potrebbe ospitare quello storico dell'Alfa Romeo, attualmente ad Arese, garantendo una superficie espositiva molto più elevata.

Oltretutto, dicono i "difensori", l'anello viene ancora utilizzato per alcune competizioni, come il rally di Monza (nella foto a destra) e per corsi di guida sicura, omologazione di auto e moto e test su pneumatici. Tra i contrari all'abbattimento anche piloti del calibro di Jean Alesi, Mika Hakkinen e Jacques Villeneuve.



Sopraelevata percorsa durante l'ultimo Rally di Monza

### Abbattiamole!

Da motivazioni di ordine ambientale a quelle legate allo spreco di denaro pubblico a fronte di un utilizzo durato solo pochi anni. I fattori dell'abbattimento delle curve sopraelevate si battono da anni per costringere la Sias ad eliminare la realizzazione che ha causato un forte degrado dei terreni limitrofi utilizzati anche come aree di parcheggio e stazione di eliporto. La costruzione della pista comportò l'ulteriore cementificazione e recinzione di una porzione cospicua del Parco, circa 60 ettari che con l'abbattimento verrebbero restituiti all'uso pubblico. I costi necessari all'abbattimento variano da 2 a 15 miliardi. Cifra, quest'ultima, che secondo i promotori dell'abbattimento sarebbe gonfiata per illudere il pubblico sulla possibilità di "risparmiare" una somma così elevata e destinarla al Parco.

Bocciata anche l'ipotesi di destinare le sopraelevate a sede di un museo della velocità: ha già una collocazione e non avrebbe alcun senso su una struttura che è stata un fallimento.

### Un fallimento?

A due anni dalla realizzazione dell'anello, l'edizione del gran premio del 1957 fu caratterizzata da alcune "defeillance" da parte di una serie di scuderie, tanto che nei due anni successivi il gran premio si disputò sul solo tracciato stradale, escludendo l'anello di velocità.

A giustificare questa decisione furono soprattutto i pericoli corsi dai piloti, che nel percorrere le sopraelevate rischiavano letteralmente di uscirne.

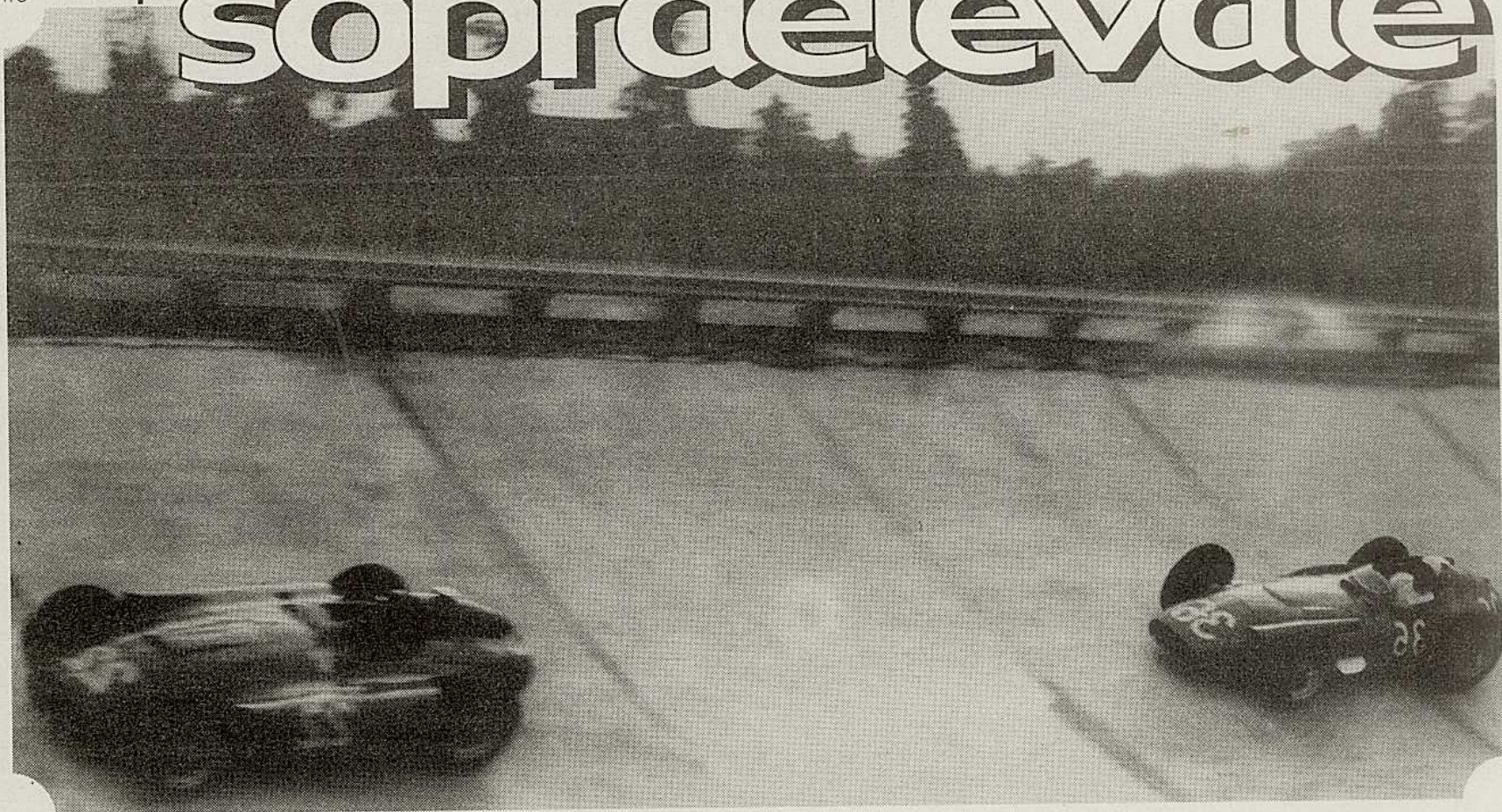
Il "digiuno" durò però solo tre anni: nel 1960 vennero reintrodotti. Il gran premio venne però disertato dai team inglesi.

L'anno successivo, quasi a confermare i timori covati tre anni prima, il gp d'Italia, disputato sul circuito completo di 10 chilometri fu caratterizzato dall'incidente all'ingresso della curva parabolica, che costò la vita al pilota Von Trips della Ferrari e a quindici spettatori.

Un incidente che decretò la parola fine all'utilizzo dell'anello per i gran premi di Formula 1. Uno strappo alla regola avvenne nel 1965 e nel 1969 per la 1000 km, gara riservata alle categorie sport, prototipi e gran turismo.

Quanto avvenuto, a fronte di investimenti economici molto elevati, dimostrerebbe un parziale fallimento dell'anello, forse anche a causa di una tecnologia applicata sulle vetture non ancora confacente a quella richiesta da un'opera molto avanzata e per questo utilizzabile solo da monoposto adeguate.

# Mai le sottovalutare sopraelevate



di Roberto Magnani

Realizzato nel 1955, il settore ad alta velocità chiamato "sopraelevate" o "anello di alta velocità", ha una lunghezza complessiva di 10 chilometri, ed ha la prerogativa di rispondere "alle nuove esigenze delle competizioni ed ai tentativi di record" (tratto da "70 anni leggendari", 1992, pubblicazione della SIAS, società dell'ACI che gestisce l'autodromo).

Il classico anello, del tutto simile a quello ancora esistente di Indianapolis, è realizzato in cemento armato e misura 4,250 chilometri. Ne sono la caratteristica fondamentale, una grande opera di ingegneria architettonica, considerato il periodo, le due curve sopraelevate aventi un raggio di 320 metri con sopraelevazione a pendenza progressiva sino all'80% nella fascia superiore, calcolata per una

velocità massima teorica di circa 285 km/h.

A contribuire economicamente alla realizzazione furono, oltre al Comune di Monza, quello di Milano insieme al primo proprietario dell'area e la Provincia di Milano. Tutti e tre gli enti si assunsero l'onere del rimborso della quota capitale di un mutuo di 400 milioni. In particolare, la quota a carico del Comune di Monza fu di 6 milioni e 666 mila lire per 20 anni.

La realizzazione portò l'area in concessione all'autodromo ad estendersi da 145 a 196 ettari, con la comprensione delle aree Gerascia e Roccolo. Una volta terminato, l'anello cominciò, sin dal 1955 ad essere utilizzato per le gare. Ciò fino al 1961, anno del suo definitivo abbandono. In totale

vi si gareggiarono i gran premi del 1955, 1956, 1960 e 1961 e, nel 1957 e nel 1958, la 500 Miglia di Monza. Proprio la struttura dell'anello, del tutto simile a quella americana, rappresentò un ottimo biglietto da visita per portare in Italia le vetture della formula Indianapolis. La struttura e soprattutto le altissime prestazioni garantite dalle sopraelevate misero a dura prova le vetture di formula 1 con motore posteriore e telai monoscocca. Data la loro leggerezza erano soggette a continue sollecitazioni, in "lotta" con la forza centrifuga impartita dall'anello che le portava a sfiorare il guard rail superiore. Uno spettacolo per gli spettatori che accorrevano numerosi a godersi l'ebbrezza, purtroppo durato poco. A distanza di 45 anni le sopraelevate sono ancora lì, e la memoria torna a queglii sfavillanti gran premi.

### Sos degrado

Alcune zone di soletta deteriorate al punto di non sopportare più alcun carico, travi e pilastri che mostrano i ferri d'armatura con uno stato di corrosione elevato. Situazione ancor più pericolosa d'inverno con il formarsi del ghiaccio. E' parte di una perizia svolta nel 1993 per conto dell'allora assessore Carlo Vittone, in merito alla eventuale demolizione della struttura.