Idea: mettiamo un museo dell'auto nel «catino»

di **Pier Attilio Trivulzio**

MONZA — Niente abbattimento per l'affascinante "catino" d'alta velocità dell'autodromo di Monza, piuttosto una trasformazione in museo. Salvando anche dal degrado la struttura delle vecchie rimesse dentro le quali per quasi cinquant'anni hanno lavorato i meccanici della formula uno. Il progetto è ambizioso ma non unico: il "catino" sembra ispirare mille idee, soltanto la Sias non si muove. «Abbiamo firmato una convenzione che prevede l'abbattimento — si limita a dire Giorgio Beghella Bartoli, responsabile tecnico dei lavori all'autodromo —. E la Sias mantiene sempre gli impegni presi. Se poi Monza e Milano decideranno di trasformare la pista in un museo ne prenderemo atto». E nei giorni scorsi a Monza è stata costituita l'AMAS, Associzione per un Museo di Auto e Moto nell'autodromo. Presidente Marco Cajani, vice presidente l'avvocato Marco Bertacco, nel consiglio sono entrati il vice presidente degli industriali di Monza e Brianza, Roberto Panciroli, il dirigente della Pirelli, Corrado Bergagna mentre tesoriere è stato nominato il commercialista monzese Claudio Viganò che è anche consigliere dell'Automobile Club di Milano proprietario della Sias. Altri nembri dell'associazione l'ex assessore regolare di Cesano Maderno, Sergio Cazzaniga e l'appassionato di auto storiche Alessandro Ripamonti. «Ci sembra assurdo spendere 10 miliardi per demolire la sopraelevata, portar via le macerie e e risistemare l'area — spiega l'architetto Marco Cajani —. Meglio impiegarli per realizzare un progetto come quello che abbiamo già pronto e che prevede la riqualificazione delle vecchie rimesse, il collegamento attraverso un tunnel alla curva nord della sopraelevata che verrebbe sistemata mantenendo la parte bassa dell'asfalto per sfilate di auto e moto mentre in quella superiore troverebbero posto, quasi appese, le auto. Il pubblico potrà coprire l'intero percorso stando su di un tapis roulant». La curva sud della sopraelevata, quella verso Vedano per intenderci, diventerebbe invece un grande auditorium. Il progetto non prevede stravolgimenti del paesaggio: la tensostruttura che coprirebbe con un velo trasparente l'esposizione di auto e moto sarebbe annegata nel verde, il rettilineo opposto a quello delle tribune sarebbe avvolto in un tunnel luminoso e qui potrebbero trovare posto video giochi, mostre fotografiche e altro, tutto comunque legato ai motori. «Pensiamo ad un museo in continuo cambiamento — aggiunge Cajani —. Auto da corsa ma anche parata di Rolls Royce, Mercedes, Bmw, Alfa Romeo. E poi le moto: sarebbe bello pensare di mettere in mostra a Monza le gloriose Moto Guzzi o le Gilera che fabbricavano ad Arcore».

«Siamo pronti a confrontarci con un altre iniziative — dicono gli associati — mettiamo assieme le idee e agiamo perchè altrimenti l'affascinante storia della soprelevata finisce in un mucchio di macerie». La pista è in disuso da anni, viene usata soltanto in occasione del Rally di Monza, di sola manutenzione costa un centinaio di milioni l'anno. «Due altre strutture simili esistenti a Brookland e a Monthlery sono state conservate non vediamo perchè Monza non possa fare altrettanto», conclude Marco Cajani il quale ha già illustrato il progetto all'assessore alla cultura della Provincia.

SUPERTIFOSO

Chi nasce a Monza si porta sempre la Ferrari nel cuore

MILANO — «Il regalo più bello che ho ricevuto per il mio ottantasettesimo compleanno me l'ha fattò Schumacher vincendo a Imola». Luigi Frazei è il tifoso numero due della Ferrari. Prima di lui c'è Silvio Ferri di Caprino Veronese che ha 92 anni, ha seguito oltre 220 gran premi e adesso che si muove di meno - ma a Monza e a Imola non rinuncia mai - si mette davanti al televisore indossando la camicia gialla ufficiale dell'epoca di Enzo Ferrari. Frazei invece, milanese, s'infila i pantaloni rossi e la camicia con lo sponsor tabaccaio di Maranello: «Me l'hanno fatta avere direttamente quelli della Ferrari — ci tiene a dire —. Se la Ferrari vince io esco di casa e vado fino in piazzale Susa a festeggiare: blocco il traffico esibendo la mia bandiera col cavallino». Questo subito dopo la gara. Il martedì sera invece si ritrova con gli amici - sempre soltanto se la Ferrari ha vinto - all'Albero Fiorito un a piccola trattoria piena di fascino dietro a piazzale Susa. La passione per le corse l'ha sempre avuta nel sangue. «Sono nato a Monza e da ragazzino frequentavo l'autodromo, poi i miei si sono trasferiti a Milano in via Montegrappa al 4 e quindi ho continuato a coltivare la passione perchè in cortile c'era il garage di Gigi Platè quello che costruì anche un motore per la formula uno e presso il quale si ritrovavano ogni anno i piloti più famosi. C'erano i francesi con le Bugatti, veniva Varzi. A 11 anni ero a Monza quando morì Materassi. Ero andato al circuito prendendo il tram bianco che partiva da porta Venezia e percorreva tutto viale Monza. Un viaggio affascinante, anche se interminabile. All'autodromo ho visto da vicino Nuvolari, volò fuori a Lesmo e io con altri amici lo aiutammo a rimettere in pista la sua Alfa Romeo». Ancora ragazzino Luigi Frazei andò a lavorare, prima come disegnatore di caratteri in una litografia quindi, dopo la parentesi della guerra, per 28 anni operaio in un piccolo laboratorio dove trattavano l'alluminio. «Con quello che guadagnavo mi permettevo l'hobby delle corse: per sei anni e mezzo mi sono dato ai kart, correvo col lissonese Guido Sala con un Quick Parilla; sono poi passato alle gare di regolarità motonautica classe 800 vincendo il Rally del Lago a Luino».

P.A.T.

Torna in pista la Coppa Intereuropa per restituirci il sapore dei gran premi di una volta, quando si correva senza pit stop e cambio delle gomme

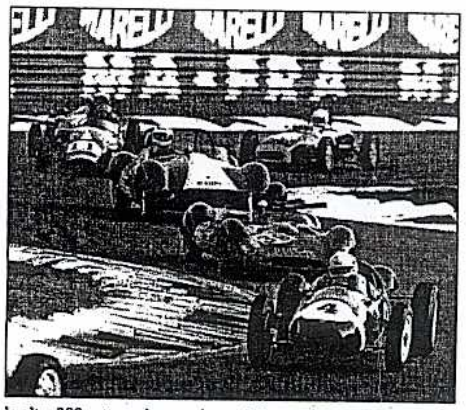
E da sabato romba la «Formula Amarcord»

«A 76 anni continuo a correre perché mi mantiene giovane»

MONZA — Dice che le corse lo mantengono giovane. E allora appena c'è una gara di auto storiche parte e va a correre. Da domani Arrigo Cocchetti, 76 anni suonati, ingegnere milanese, sarà a Monza per la Coppa Intereuropa. E come sempre sarà al volante di una Fiat 1100 che dividerà assieme all'inseparabile amico e compagno di Scuderia, la Madunina, Edoardo Tenconi. «Fino a quando mi daranno la patente e la licenza continuerà ad andare in auto e a corre», esordisce Cocchetti che ha da poco ricevuto un riconoscimento dell'Automobile Club di Milano quale socio sportivo più anziano. «Ho fatto tutte le Mille Miglia storiche, dall'88 ad oggi e sempre in coppia con Tenconi — aggiunge il "nonnetto" che esordì 47 anni fa partecipanto alla gara in salita delle Torricelle —. La mia prima Mille Miglia è stata nel '54 quando ancora era prova di velocità e dovevi fare 1600 chilometri a chiodo. A Monza ho vinto tante gare: l'Intereuropa, la Coppa Carri, Coppa Fisa e il Trofeo Ascari. Domenica ci riprovo. perchè voglio cogliere la mia ennesima vittoria». A chi gli chiede se le corse sono pericolose risponde: «Certamente, anche se sono stati fatti tanti progressi. Personalmente ho avuto due brutti incidenti, nel '55 alla Presolana e un anno alla Mille Miglia. A Imola, due anni fa mi sono messo in testa la 1100, mia moglie voleva proibirmi di correre, finora però l'ho spuntata io e non ha smesso di farmi scenate. Anche se ogni volta che parto mi dice: Arrigo vai piano».

P.A.T.

MONZA — L'autodromo come Woodstock: luogo indimenticabile per una generazione che oramai ha i capelli bianchi e ricorda il passato. Un passato fatto di piccoli assemblatori che in polverose officine o segherie dell'Inghilterra tracciavano disegni e davano vita a monoposto che stavano davanti alle Ferrari. Un appuntamento da non mancare quello con la Coppa Intereuropa, per capire com'erano le formula uno del passato, quelle che correvano senza pit stop e cambio gomme. Quelle rimaste intatte o rifatte da collezionisti miliardarie. Un tempo guidate da piloti come Mansell, Peterson, Brabham, Hunt, Rosberg. E Vittorio Brambilla. L'anno scorso a Monza arrivò la Beta-March con la quale vinse il Gp d'Austria, quest'anno sarà la volta della Surtees del '78, oggetto di culto per il suo proprietario, l'inglese Terry Sayles. E chissà se anche questa volta il monzese tornerà al volante per fare la messa a punto.Tra



le oltre 300 vetture che prenderanno parte all'Intereuropa, 35 saranno monoposto di formula uno. Un mix di modelli inglesi che vanno dal 1970 all'84 ma nessuna Ferrari. Uniche rosse di Maranello presenti le granturismo 250 del bergamasco Franco Mainers e dello svedese Peter Lindkvist che prenderanno parte alla "Coppa Monza GT" Con una Brabham BT 33 correrà il vincitore della 500 Miglia di Indianapolis dell'85 Denny Sullivan e tre anni dopo il titolo Cart. Le F1 storiche saranno il piatto forte dell'Intereuropa, ma all'autodromo vedremo anche un bel numero di Formula 2 (correranno il Trofeo Jim Clark) e di Formula Junior; in questa categoria la Scuderia Storica Madunina diretta da Edoardo Genuizzi la farà da padrona schierando tra gli altri il sestese Giorgio Valentini e lo stilista milanese Ermanno Ronchi.La tre giorni sarà aperta anche alle sport prototipo e alle turismo per i quali è prevista la Targa Monza Endurance valida per il Challenge Fia. La Scuderia del Portello fa esordire il seregnese Marco Rossi che farà coppia con il concittadino Luigi Somaschini. Il programma della 51^ Coppa Intereuropa prevede qualificazioni sabato dalle 8 alle 17 oltre alla prima gara della F2 e Sport Prototipi; domenica sono previste 9 gare oltre alla parata delle Abarth iscritte nel Registro storico della casa torinese e delle moto partecipanti al Revival Internazionale che celebrerà i novant'anni della casa di Arcore. In pista anche l'indimenticato asso Geoffry Duke.

Pier Attilio Trivulzio

IL GIORNO GIOVEDÌ 11-5-2