

Gran premio, Roma lancia il «mayday» a Monza

L'assessore della Provincia capitolina: «A questo punto solo l'aiuto brianzolo può scongiurare il Gp»
Civati: «Ma non ci sono ancora atti formali». Ingresso nel Comitato: il Comune vota stasera, ma è spaccatura

La campagna elettorale, volente o nolente, ha di fatto bloccato tutto. Che sia stata una tregua armata, come chiesto dallo stesso Alemanno all'incontro di metà febbraio con la delegazione brianzola. Oppure, più semplicemente, una priorità in grado di distrarre da ogni altra considerazione.

«L'unica speranza, di fatto, era proprio quella di bloccare ogni discorso grazie ai risultati delle elezioni regionali», spiega Patrizia Prestipino. Lei, assessore a Sport e Turismo della Provincia di Roma, è stata una delle poche voci dichiaratamente fuori dal coro di chi, lontano dalla Brianza, ha da subito intonato il no al Gp dell'Eur. «L'esito delle urne però», prosegue la Prestipino, «è stato molto diverso da quello che avremmo sperato. Ora si è composto un asse, quello tra Alemanno e la Polverini, che sarà davvero molto difficile da piegare. Noi però andiamo avanti, anche se sappiamo che sarà dura». L'unica soluzione, secondo l'assessore provinciale, è un aiuto che arrivi da Monza.

«Un'azione congiunta con Monza e la Brianza credo che possa essere l'unica carta da giocare. Penso a un'intesa con il Pd locale, penso innanzitutto a Pippo Civati. La verità è che nel Lazio il centrodestra ha i numeri per poter fare quel che vuole. A meno che, sempre dal nord, non si metta di traverso la Lega. Anche in questo caso però si devono attendere gli sviluppi della politica e mi riferisco alla possibile candidatura di Umberto Bossi a sindaco di Milano. In ogni caso, è certo che il potere di veto della Lega può essere importante».

Chiamato in causa da Roma, Pippo Civati non si sottrae alla responsabilità: «Però in più di un'occasione, il presidente della Provincia di Roma, Nicola

Zingaretti, ha consigliato una posizione più tecnica. Nel senso che occorre avere sotto mano delle carte, dei documenti, altrimenti è meglio stare zitti. Inutile lasciarsi andare a dichiarazioni alla bravehart, come fa qualche politico monzese. Si rischia soltanto di generare il solito dibattito all'italiana, trovandosi poi di fronte a una bolla di sapone». Perché, sottolinea Civati, «l'unico dato politico reale, al momento, è che a Roma non esiste alcun atto relativo a questo Gp. Quell'area, come si sa, è oggetto di vincoli ambientali e di tutela del patrimonio monumentale. Occorrerebbero delle varianti urbanistiche per consentire la disputa di una gara, ma queste varianti al

momento non sono state nemmeno richieste. Per giunta, qualora dovessero essere fatte, si dovrà necessariamente intraprendere anche una corsa contro il tempo». Perché, come ha spiegato di recente Gianni Alemanno, il termine ultimo per lo start del Gran premio romano è proprio quello del 2013. «Resta il fatto», prosegue Civati, «che occorrerebbe evitare tante "sparate"

inutili. Formigoni aveva anche parlato di una cabina di regia nazionale, mi piacerebbe capire che fine abbia fatto quella proposta. La verità è che tutto rimane in alto mare e a Roma si vive di una situazione caotica, anche da un punto di vista politico. Detto questo, bisogna evitare che proprio la politica consenta di procedere in barba a vincoli e normative. Perché, si sa, il

business troppo spesso riesce a farla da padrone».

Con l'organizzazione del Gp dell'Eur, che al di là di quello che spot mediatici ad hoc vogliono far passare è tutt'altro che immune da contrasti e ambiguità, si rende ancor più necessaria e opportuna una fermezza di strategie e azioni. Per un'opposizione efficace, però, al momento mancano le condizioni. Perché sia una gara ad armi pari, Monza dovrebbe liberarsi della zavorra che viene dalla vacatio in sede di presidenza di Acì Milano. Il commissariamento, ma soprattutto le divisioni intestine in vista delle prossime elezioni, sottraggono tempo ed energie a chi dovrebbe ora guardarsi dall'insidia più grande. E per la consuetudine di occu-

parsi innanzitutto dei problemi più vicini, la questione Roma viene inevitabilmente relegata in secondo piano. Con conseguenze che di settimana in settimana rischiano di divenire ingestibili. E mentre l'Acì di Roma precisa che il verosimile inserimento della tappa romana del Rally d'Italia 2011 nulla ha a che vedere con una possibile gestione di Maurizio Flammini, a Monza si litiga sulle strategie politiche da seguire. È di fatti slittata la discussione in aula per l'ingresso del Comune nel Comitato Insieme per l'autodromo. La seduta dello scorso giovedì ha rimandato l'odg atteso e solleccato in primis da Dario Allevi a lunedì. Quando ha trovato un'accoglienza ben più tiepida di quello

che i promotori del Comitato si sarebbero aspettati. Le opposizioni in consiglio non hanno fatto mistero di nutrire più di un dubbio sull'opportunità di dar vita a un nuovo ente. La firma del rinnovo sino al 2016 da una parte, il peso specifico della stessa Provincia (giudicato del tutto relativo) nella battaglia per l'autodromo dall'altra. Questi i due punti su cui si è poggiata la posizione della minoranza, che però nella seduta di questa sera potrebbe limitarsi all'astensione nel momento del voto. Questo perché, come spiegato nell'ultimo consiglio, l'importanza del Comitato viene vista sì priva di benefici, «ma anche inutile e tanto marginale da non potere generare danni». Con la conseguenza che il via libera dovrebbe infine arrivare, mutilando però anche questo strumento della compattezza politica necessaria per garantire poi efficacia di intervento.

Stefano Arosio

www.ilcittadinom.it
On line tutta la vicenda del Gp di Roma

PRESTIPINO



«L'esito delle urne è stato molto diverso da quello che avremmo sperato. Ora si è composto un asse, quello tra Alemanno e il presidente regionale Polverini, che sarà davvero molto difficile da piegare».

CIVATI



«Occorre avere sotto mano delle carte, dei documenti, altrimenti è meglio stare zitti. Inutile lasciarsi andare a dichiarazioni alla bravehart, come invece fa qualche politico monzese. Si rischia il solito dibattito all'italiana».



La Ferrari di Alonso, e tutta la Formula 1, sempre più vicine a Roma

SCIA E SORPASSI



Mirko Barletta davanti al compagno di team Collivadino, i gemelli De Val, Nicola e Stefano, al volante delle Fadini. Poi il duello tra Sabino De Castro (11) e Stefano De Vale, Paolo Collivadino in controsterzo in Seconda variante (fotografia ElleEmme)

La 46esima stagione della Formula Junior è una continua bagarre. Ma dall'anno prossimo si cambia



Poleman è primo alla bandiera a scacchi. Successo per la Clio Cup: vincono Smith e Ricciarini. Sono 80 le vetture dello Storico

Paolo Collivadino mette in fila i Cadetti

È Paolo Collivadino il primo cadetto a salire sul gradino più alto del podio nella 46esima stagione del trofeo Formula Junior Monza. Il pilota, tra l'altro anche poleman, a bordo della sua Barletta 07 è stato praticamente per tutta la gara davanti a un gruppo agguerrito di inseguitori. Nel corso dei nove giri in programma, infatti, Mirko Barletta, Maurizio

Giordano, Angelo Valentino e Dario Lugli, partito dalla quarta fila, sono stati protagonisti di una continua bagarre, caratteristica del campionato che dal prossimo anno si rinnoverà completamente. La lotta serrata per il secondo e il terzo piazzamento dura fino al settimo passaggio, quando Mirko Barletta rompe il cambio ed è costretto al ritiro, mentre in Ascari una macchia d'olio manda in testacoda la monoposto dietro Collivadino, che sfilando senza problemi ipotoca all'ottavo giro la vittoria. Dopo la carambola si recuperano Giordano e Valentino che transitano sul traguardo a sei secondi e mezzo dal primo classificato, ma a 22 millesimi l'uno dall'altro. Buon quarto posto per il debuttante Sabino De Castro, che è stato il migliore tra i concorrenti "under 25" con una monoposto Covir preparata dal costruttore. Se tuttavia la griglia dei Cadetti con solo 14 iscritti porta malinconicamente la memoria a ricordare griglie ben più affollate, un grande spettacolo è offerto dalla Clio Cup, formula molto apprezzata e rivitalizzata grazie al tenace lavoro di Domenico Porfiri. Allo schieramento rispondono all'appello 33 vetture. In gara una vittoria con sorpresa per il giovanissimo Aron Smith, del team Pyro, autore anche della prima pole. Il pilota batte sul traguardo l'italiano Ronnie Marchetti, che chiude un secondo davanti a Jeff Smith, compagno di squadra del vincitore. In gara due lo show raddoppia. Alla partenza, con le prime otto posizioni invertite, grande prova di Liam Denning che tiene a bada gli attacchi di Ezio Mucchio e di un Cristian Ricciarini assetato di vittoria. Al terzo giro anche il vincitore di gara 1 decide di mettersi in evidenza dopo aver recuperato dalle retrovie. La lotta tra Ricciarini e Smith dura per tutti i 20 minuti rimanenti della gara, con Denning che più tardi si autoelimina per un dritto e lascia il leader della corsa a sfidarsi con staccate da brivido alla parabolica e in prima variante. L'italiano di

Composit Motorsport riesce con freddezza a resistere a tutti i tentativi dell'irlandese di superarlo, e chiude con 173 millesimi di vantaggio. Terzo posto per Marchetti a 14 secondi. Grande prestazione di Giancarlo Lenzotti che partito ultimo per un ritiro in gara 1 transita quinto sotto la bandiera a scac-

chi. Il fine settimana di gara è stato anche arricchito dalla presenza di numerose auto storiche che si sono sfidate numerose nell'ambito del Campionato italiano a loro dedicato. Oltre 80 le vetture iscritte alla prova, suddivise in tre raggruppamenti.

Sabrina Arosio

ENDURANCE OPEN SERIES

L'«erede» del campionato EtcS: dieci iscritti, solo tre all'arrivo



(s.a.) Un discorso a parte, nella piacevole domenica di gare, va fatto per la gara di esordio dell'Endurance Open Series, campionato promosso dal Gruppo Peroni e destinato a sostituire l'EtcS. Dieci iscritti, quattro partenti e tre vetture rimaste a concludere tre interminabili ore di gara non sono certo il massimo per lo spettacolo, ma anche per il morale dei concorrenti, che alla fine hanno preso la gara come un lungo allenamento. Alessandro Matarozzo e Pierre Scarpellini si sono aggiudicati il primo gradino del podio, ponendo per la prima volta una vettura diesel (la loro Seat Leon preparata da Ws Racing) in cima alla classifica assoluta. Secondo posto per l'equipaggio monzese formato da Paolo Semeraro (in foto) e Loris Papa su Alfa 156 Jtd del Team Barbieri, mentre terzi Renato Benusiglio, Mauro Simoncini e Paolo Meroni su Nissan 350Z. Dietro di loro, nessuno. Al di là di ogni classifica, però, è chiaro che un progetto così non possa stare in piedi. «Come si fa a commentare - spiega Paolo Semeraro una volta giunto nei box, a fine gara - Questa settimana mi ritroverò con Loris per capire cosa fare, perché noi avevamo pensato di fare tutto il campionato, ma già ci hanno detto che la prova calendarizzata in Francia salterà e si tornerà dunque a Monza tra alcune settimane. Ma se le cose stanno così, non credo che andremo avanti». Purtroppo chiacchierando con i piloti partecipanti e i team si capisce che ancora una volta a frenare le iscrizioni sono stati i costi. «Anche a me avevano mandato la scheda di iscrizione, ma non me la sono sentita perché la somma da sborsare era troppo alta - spiega Eugenio Mosca, pilota in passato dell'EtcS, oltre che di altri campionati, e giornalista del settore - Qui in Italia costa tutto troppo: all'estero ci sono delle gare con decine di auto perché i costi di iscrizione sono decisamente più abbordabili. La scorsa stagione io ho corso con una Audi 3000 al Nurburgring sborsando meno di quanto avrei speso qui. Si capisce quindi perché la gente non ci sta». «Per un box a Monza si spendono 1600 euro per un fine settimana - aggiunge un altro pilota - E chiaro che si fa di tutto per dividere, ma se penso che a Brno per un box si pagano 80 euro al giorno mi spiego perché sempre in meno vengano a correre qui».

FORMULA 1 Pit lane

Previsioni Shanghai Più marini in rosso

DI MAURIZIO LOSA*

Quando si dice «corsi e ricorsi». Proprio un anno fa in Malesia si consumò la «beffa» del muretto Ferrari che portò al trasferimento di Luca Badoer ad altri incarichi all'interno del team. Quest'anno il «muretto» rosso è stato ancora protagonista in negativo con le scelte scellerate durante le qualifiche che hanno poi avuto pesanti ripercussioni sulla gara. Tra i sussurri e anche qualche «grido» all'interno della stanza dei bottoni c'è stato anche chi ha ammesso di affidarsi «troppo» ai computer. Forse un vecchio marinaio, capace di sentire e giudicare il vento, avrebbe fatto meglio in tema di previsioni. Sicuramente meglio dei tanti e troppi «radar» che, ormai è straprovato, non ne azzeccano una. Il mondiale prima di trasferirsi in Europa fa ancora tappa in Oriente. Si correrà a Shanghai, su una pista dove chi ha velocità di punta da sfruttare potrà fare la differenza. Quindi ancora una sfida tra Red Bull, McLaren, Ferrari, Mercedes.



La quarta tappa del Mondiale può però cominciare a delineare i veri valori in campo. La Red Bull ha dimostrato di avere tutti i numeri per stare davanti a tutti ma deve trovare quell'affidabilità che come in Malesia le ha permesso di fare doppietta. La McLaren è sicuramente la più veloce del lotto, ma non sempre velocità di punta più elevate, automaticamente, significano migliori tempi. Hamilton, letteralmente graziato nel giorno di Pasqua per le sue scorribande sul rettilineo malese, e Button possono però essere protagonisti veri. In casa Mercedes, al di là dei rassicuranti sorrisi, qualche crepa in realtà si scorge. Tutto ruota attorno alle prestazioni di Schumacher. Da lui ci si aspettava e ci aspetta tanto, ma sino ad ora le prestazioni migliori sono arrivate da Nico Rosberg. Questo avrebbe fatto aumentare la tensione in seno al team soprattutto nei rapporti tra Norbert Haug e Ross Brawn, che i bene informati vedono sempre più distanti.

Ed eccoci alla Ferrari. Domenicali ha richiamato tutto il team ad una maggiore concentrazione dopo le distrazioni meteorologiche che malesi. Qualche preoccupazione per la rottura del motore di Alonso e soprattutto per il numero di motori sin qui impiegati, troppi per quattro gare. Sulla vettura dello spagnolo verrà montato quasi sicuramente il propulsore che era stato utilizzato in gara in Bahrain. Le temperature non eccessivamente alte della Cina potrebbero essere compatibili con lo sfruttamento di quell'otto cilindri. Sulla vettura di Massa invece nessuna variazione motoristica.

In Cina però la Ferrari potrebbe presentare un primo considerevole pacchetto di sviluppo aerodinamico in grado di contrastare le migliori prestazioni di qualche avversario. Forse anche il nuovo sistema, mutuato dalla McLaren, in grado di mandare in stallo l'ala posteriore sui lunghi rettilinei per garantirsi maggiore velocità. La Cina dunque diventa un primo vero banco di prova e di verifica delle possibilità di successo della casa di Maranello che è comunque in testa ad entrambe le classifiche, costruttori e piloti. Tanti elementi dunque di interesse e di attesa prima dello stop di 20 giorni che porterà al via della stagione europea col doppio impegno di maggio prima a Barcellona poi a Montecarlo. Il Mondiale 2010 entra davvero nella sua fase decisiva. Chi guadagna o chi perde punti potrebbe veramente giocarsi già carte decisive per il traguardo finale.

*vicedirettore RaiSport