

Acì, la politica lavora per una lista unica: spunta il nome di Storelli. Allevi e il Comitato: «Minoranza, atteggiamento vergognoso»

Bilancio Sias, nuovo rinvio: è rottura nel cda

Il nodo è il contratto con Ecclestone: se non si vede, non arriva l'ok. Beghella: «Sono dati riservati. Se vogliono, votino "no"»

Il rumore è di quelli secchi, dolorosi. Che fanno subito comprendere come, questa volta sì, sia difficile ricomporre la frattura. Il bilancio della Sias resta congelato per la seconda volta, dopo che nella giornata di martedì è venuto meno il numero legale per la discussione del documento. Regolarmente presenti all'appello il presidente Claudio Viganò, Michele Nappi, Bruno Longoni e Raffaele Della Valle. Non pervenuti, per motivi diversi, Massimo Ponzoni, Alessandro Scotti, Pietro Mazzo, Francesco D'Alessandro e Mario Vecchi. Mancano i numeri, il consiglio non è stato aperto. E dire che lo stesso presidente Claudio Viganò, all'indomani della prima riunione del 30 marzo aveva lasciato trapelare soddisfazione per l'esito di un incontro che poi, di fatto, s'è rivelato meno fruttuoso di quel che in Sias ci si sarebbe augurati.

FRATTURA INSANABILE

Il messaggio, laccato e sigillato, è stato spedito e ricevuto: il bilancio passa se il piano di ammortamento viene garantito da un contratto vero, ma in assenza di certezze il semaforo resta rosso. Quel che è certo in questo momento è che mai come ora la Sias vive un profondo disagio interno che, al di là della discussione e dell'approvazione del bilancio, porta con sé il tumorale dubbio di qualcosa di irrecuperabile. E il malato sembra sempre più destinato a un'unica cura: quella che comporta l'amputazione di buona parte del suo consiglio oppure di quel dubbio che ne ha divorato

la vitalità. Perché dopo due sedute andate a vuoto, non si può più fare finta di niente. E a questo punto sono davvero in tanti a porsi un interrogativo. Ma questo contratto con Ecclestone c'è o non c'è? Esiste? È stato firmato davvero? La domanda è lecita per almeno tre motivi.

IL DUBBIO DEL CONTRATTO

A partire dalla precisazione cui i vertici Sias sono stati costretti nei giorni scorsi, nonostante la conferenza stampa secondo alcuni di profumo elettorale (www.ilcittadinomb.it/videos/Video/4425/), comunque convocata in tempi stretti a fine marzo. Una conferenza stampa che però, paradossalmente, non ha spazzato via i dubbi. La scorsa settimana, nel ribadire la reale esistenza del detto contratto, è stata di nuovo fatta la scelta (come a marzo) di non precisare alcuna data di stipula, accontentandosi di un generico "fin dallo scorso anno". Un particolare di non poco conto, se è poi vero che parte dei nove membri del cda Sias che hanno dato buca all'incontro previsto per lunedì 3 avrebbero preteso proprio la visione del documento che mantiene in vita Monza sino al 2016.

QUEL CHE SCRICCHIA

Ma se un membro del cda ha dei dubbi, cosa deve pensare il *medioman* monzese? Anche perché, senza entrare nei labirinti giuridici, un'altra grande domanda resta in sospeso: quale valore (e quali eventuali penali, in caso di mancato rispetto degli accordi) può avere un contratto con validità tem-

porale successiva al 2012? Quando scadrà il Patto della Concordia e Bernie Ecclestone potrebbe non avere più i titoli per negoziare i diritti di una Formula 1 così come oggi è intesa.

Sebbene Claudio Viganò rassicuri, i tanti San Tommaso hanno ora il diritto - anche se non di vedere l'ormai celeberrimo contratto - di non accontentarsi più della fiducia di una parola, di un accordo tra gentiluomini. Come, invero, tra le righe si disse (più o meno consapevolmente) proprio in occasione del tavolo da-

tato 18 marzo. **E LE RASSICURAZIONI DI BEGHELLA**
«Furono frasi male interpretate. In ogni caso, non si capisce che l'azienda rischia un danno notevole se si diffondono certe notizie», spiega Giorgio Beghella Bartoli, direttore tecnico dell'autodromo. «In ogni caso non se ne sta facendo uno nuovo, noi ce l'abbiamo già ed è un'estensione che modifica la validità negli anni e certe cifre. Con Ecclestone basta una stretta di mano ed Enrico Ferrari tratta con lui da 30 anni, c'è

un rapporto di stima e rispetto». Una stretta di mano, però, non significa contratto. «Ma in questo caso è stato firmato ed è stata garantita anche la compatibilità economica. Non ci sono assolutamente problemi di bilancio, perché i revisori dei conti hanno verificato che tutto fosse in ordine. Noi ora andiamo avanti con tranquillità». Il cda Sias, quindi, verrà riaggiornato senza fretta. «Anche perché i consiglieri sono decaduti il 30 aprile e la votazione sarà l'ultimo atto a cui saranno chiamati. Ci sono

personaggi che desiderano conoscere dati riservati, anche se non è nei loro diritti». Nemmeno se membri dello stesso cda? «No. Perché i membri del cda della Coca Cola crede che sappiano qual è la formula chimica della bevanda?». Beghella prosegue. «Se qualcuno non crede al contratto, chiamiamolo Ecclestone. In ogni caso, ognuno ha il diritto di votare contro, se non si fida. Si sentono tante notizie false e i malesseri non hanno nulla a che vedere con il cda. Semmai sono malesseri politici esterni». Intanto, però,

Roma continua a lavorare. «Alcune persone ne saranno contente, perché hanno avuto molta visibilità. Ma da una parte ci sono le chiacchiere, dall'altra i fatti. Monza avrà per certo il suo Gp sino al 2017, a Roma c'è solo un progetto. Un progetto che non ha iniziato nemmeno il suo iter. Le intercettazioni della famosa "cricca" hanno dimostrato che si voleva affidare la gara alla Protezione civile e procedere più rapidamente. Oggi questo non è più possibile e di devono percorrere i canali normali, con iter ammini-

strativi non facili da bypassare».

LA VIA PARALLELA: ACI MILANO

I giorni all'interno della clessidra intanto scivolano via veloci e, prima del 24 maggio, i colloqui e i contatti per trovare l'intesa si fanno di giorno in giorno più fitti. Diplomazie politiche al lavoro per tentare di comporre definitivamente l'altra rottura, quella dell'Acì Milano, anche se dalle parti di Corso Venezia sostanziali novità ancora non ce ne sono. I tentativi di intesa per presentarsi con un'unica lista procedono, con le diverse parti in causa impegnate a mettere sulla bilancia il loro peso specifico. La decisione del commissario Massimiliano Ermolli di indire per luglio le elezioni ha di fatto cristallizzato la possibilità di nuovi tesseramenti, costringendo a fare i possibili capo lista a fare la conta dei soci «tali al 16 aprile». L'insidia di un Gp a Roma, la nascita del Comitato Uniti per l'autodromo, la paventata nascita di un Acì Monza e Brianza, oltre che una generale presa di coscienza della difficoltà del momento, hanno però indotto la politica a prendersi carico di una situazione costantemente a rischio. Vien da sé che, dopo i mesi tempestosi che non ci si riesce ancora a lasciare alle spalle, l'impatto delle varie forze istituzionali sulla composizione della lista candidata per Acì Milano sarà necessariamente importante. E, di conseguenza, gli uomini da inserire nell'ipotetica squadra unica dovranno verosimilmente essere contrattati con la politica.

LE ACCUSE DI ALLEVI

«Non so nulla di quel che sta accadendo», avanza il presidente della Provincia, Dario Allevi. «Ripeto quel che dissi mesi fa, di fronte all'ipotesi commissariale: allora non era il momento per divisioni interne. Ora, per gli stessi motivi, mi auguro che ci possa essere una condivisione di obiettivi. Per il bene dell'Acì Milano e quindi per il bene dell'autodromo. Il resto mi interessa poco». Sulle voci di un Luca Storelli, personaggio vicino ad An e possibile centro di gravità in grado di vincere le forze centrifughe del Club, il numero uno di via Tommaso Grossi prosegue: «Se ci fosse una lista unitaria non nascerrebbero frizioni nel periodo successivo. Anche per questo mi auguro che alcuni personalismi vengano messi nel cassetto. Se invece si arrivasse con più di una lista, che vinca la migliore: quel che conta è che dopo le elezioni l'Acì Milano dia segno di compattezza», per opporsi efficacemente all'ipotesi di Gp a Roma. Un fine che Allevi intende perseguire con il tanto agognato Comitato Uniti per l'autodromo, «che dice no a un Gran premio nella capitale, sia esso in aggiunta o in alternativa a Monza. Dobbiamo migliorare la fruibilità del nostro autodromo e difenderne la storia. Ora possiamo partire, dopo una lunga attesa. Ringrazio il sindaco Mariani, la giunta e i consiglieri di maggioranza, perché hanno dovuto vivere una maratona francamente inaspettata, prima di arrivare all'approvazione. Sono convinto che il Comitato potesse essere uno strumento per fare squadra, per avvicinare le istituzioni. Non per allontanarle. Quello della minoranza in consiglio comunale è stato un atteggiamento vergognoso, anche alla luce di quanto è stato fatto dai medesimi partiti in consiglio provinciale».

Stefano Arosio

www.ilcittadinomb.it
Il Gp di Roma e le vicende di Acì e Sias

Sbarco in Europa: Spagna e Montecarlo per scoprire le carte

DI MAURIZIO LOSA*

Finite, per il momento, le lunghe trasferte transoceaniche, rientrati tutti alle basi di partenza approfittando della tregua concessa dal vulcano islandese che ha obbligato l'intero circus della Formula 1 a perigliosi ed estenuanti viaggi, è già tempo di ripartire. L'Europa abbraccia la Formula 1 per otto giorni da vivere intensamente tra le ramblas e la movida di Barcellona e lo charme del principato di Monaco: 9 e 16 maggio, segnatevi queste due date.

Gp della Catalunya sul circuito del Montmelò prima, Gp di Monaco sulle tortuose strade cittadine di Montecarlo poi. Due gare, due tappe, che potranno dire e molto del Mondiale, di quelli che potranno essere seriamente i protagonisti, di chi ha le carte per puntare in alto e chi invece rischia di dover inseguire o accontentarsi.

Andiamo con ordine. La classifica piloti dopo quattro gare dice Button 60, Rosberg 50, Alonso e Hamilton 49, Vettel 45, Massa 41, Kubica 40. La classifica costruttori McLaren 109, Ferrari 90, Red Bull 73, Mercedes 60. E allora partiamo proprio da qui. In testa al Mondiale c'è il campione del mondo in carica che si è imposto in Australia e Cina, poi Rosberg che non ha mai vinto ma che con due terzi e due quinti posti ha racimolato punti per sopravanzare Alonso (vittoria in Bahrain, due quarti posti e un ritiro) e Hamilton (un secondo, un terzo e due sestimi posti). Una classifica figlia dei nuovi punteggi che premiano pesantemente anche chi fa il "ragioniere". Una regola fallimento secondo uno come Flavio Briatore, che vede addirittura il rischio di una chiusura anticipata della corsa al Mondiale se solo qualche pilota o qualche team infila tre - quattro gare

consecutive. Ma veniamo all'appuntamento del Montmelò. Si corre su una pista di 4655 metri da ripetere 66 volte. Un circuito contraddistinto da un lunghissimo rettilineo d'arrivo, da un misto veloce sino al secondo rilevamento tempo e un settore conclusivo piuttosto tecnico e tortuoso. Tutte le squadre annunciano novità di rilievo. Di fatto è il primo vero appuntamento dove si cerca di portare in pista un consistente pacchetto di modifiche che costituiscono il primo vero step di sviluppo delle vetture.

La Ferrari quasi sicuramente monterà il nuovo sistema F-duct, per intenderci lo stesso sistema inventato da McLaren per garantire maggiori velocità di punta per effetto dello "stallo" dell'ala posteriore che va quindi a diminuire il carico aerodinamico. I conti si dovranno comunque fare di nuovo con Red Bull e con McLaren. Nelle prime quattro gare sono state in assoluto le migliori in fatto di prestazioni, forse un po' meno in fatto di affidabilità. Ma sono comunque i team da battere.

Barcellona si appresta a vestirsi di rosso. Sarà la prima volta di Alonso in Spagna con la Ferrari. Da Oviedo, nelle Asturie, si annunciano migrazioni verso la capitale catalana. Un assaggio di quanto è grande l'affetto verso il pilota di casa lo si è visto nei test pre mondiali. Ora arriva la gara e Fernando avrà una spinta in più, quella dei suoi tanti tifosi che lo spingeranno a dare il tutto per tutto per salire sul gradino più alto del podio. Avversari avvisati: il toro sta per scendere nell'arena

*vicedirettore di RaiSport



Alcuni spettacolari momenti del weekend di gara (fotoservizio ElleEmme)

Nella Stock 1000 vince Badovini, la 600 premia Massei. Forfait di Foret nella Supersport. La 125 a Gabrielli

Civ, solito show: faville Polita con Petrucci

Weekend solo in parte risparmiato dalla pioggia per il Civ, che nel secondo round di stagione, a Monza, ha confermato domenica scorsa, tra sospensioni e ripartenze, la fantastica forma di Alessandro Polita nella classe Supersport. Il pilota della Ducati preparata dal Barni Racing Team ha ingaggiato dopo lo stop al quarto giro e la ripartenza a pista bagnata, una bellissima bagarre con Danilo Petrucci, fortissimo sulla sua Kawasaki. Le intenzioni dei due centauri si sono viste subito alla partenza: forse la bandiera rossa al quarto passaggio ha penalizzato il pilota umbro del Team Pedercini, ma in ogni caso la gara è stata spettacolare. Solo nelle ultime fasi Polita è riuscito a prendere un leggero margine di vantaggio sull'avversario chiudendo con una certa sicurezza. Terzo sul gradino del podio il compagno di squadra di Polita, Stefano

Cruciani, che ha collezionato punti preziosi per la classifica generale, dove attualmente è secondo proprio davanti al compagno di squadra e trionfatore a Monza. Nella Stock 1000 nuova vittoria di Ayrton Badovini su Bmw ufficiale che partito un po' in sordina è riuscito a recuperare nel corso della gara aumentando il ritmo e riuscendo ad agguantare Luca Verdini, protagonista di un'ottima

DIAMO I NUMERI

150

Novità per la sicurezza dei commissari. A partire dallo scorso fine settimana di gara i 150 commissari di percorso del Moto Club Biassono impegnati lungo la pista stradale hanno indossato nuovi dispositivi di protezione: casco, guanti, scarpe e occhiali saranno d'ora in poi adottati per garantire l'incolumità di chi controlla le gare. I commissari di percorso dell'Mc Biassono sono i primi a livello europeo a uniformarsi alle direttive.

2

Nella carica dei piloti e partecipanti al Civ e ai trofei monarca c'erano anche due brianzoli in lotta sulla pista di casa. Tra gli iscritti della Stock 600 hanno preso parte al Civ il brughese Kevin Terzanova, su Honda, e Riccardo Fusco, bresciano, pilota della Yamaha di Bike and Motoracing. I due centauri sono stati però beffati dalle cattive condizioni della pista a 5 e a 4 giri dalla fine.

partenza e di un inizio molto agguerrito. Il pilota della Yamaha (Team Emmebi) è stato però raggiunto e superato sia dalla wild card che da Ivan Goi che ha potuto consolidare il suo primato in classifica di 20 punti sul diretto inseguitore. La Stock 600 bagnata ha portato fortuna a Fabio Massei che sulla sua Yamaha ha tagliato il traguardo davanti a tutti. Nonostante la pista bagnata da metà gara il pilota di PelleMoto è riuscito a prendere le traiettorie giuste e a sfruttare il grip dove l'asfalto era meno scivoloso. Dietro di lui, leader di campionato, altre due Yamaha, quelle di Andrea Boscoscuro e di Dino Lombardi. La Supersport è invece cominciata con un colpo di scena: il forfait di Fabien Foret. Colpevole l'asfalto bagnato che avrebbe potuto causare una caduta fatale per la tappa mondiale in programma il prossimo fine settimana. Lo spettacolo c'è stato ugualmente grazie a Gianluca Viziello e a Cristiano Migliorati, che hanno ingaggiato fin dall'inizio una splendida bagarre per aggiudicarsi il primo posto sul podio. La gara si è decisa alla fine quando il pilota lucano è riuscito ad avere la meglio sulla Kawasaki dell'avversario grazie a un'accurata scelta di traiettorie e di scie. Ottimo terzo posto per Ferruccio Lamborghini su Yamaha, partito nelle retrovie, ma abile nel migliorare il passo giro dopo giro fino al podio. Gara da dimenticare per il re di Vallelunga: Ilario Dionisi è ritornato a casa con un deludente dodicesimo posto. Nella 125 Gp ecatombe di cadute tra i giovanissimi che hanno osato gomme da asciutto sulla pista bagnata. La vittoria è andata a Tommaso Gabrielli su Aprilia, prudentissimo davanti a Francesco Maurioli e ad Alessandro Giorgi.

Sabrina Arosio

YAMAHA R1

La «remuntada» di Praticchizzo La caduta, poi la vittoria

Nel secondo round del trofeo monarca Yamaha R1 la vittoria è andata a Maurizio Praticchizzo che nonostante una caduta nelle fasi iniziali della gara è stato protagonista di un rocambolesco recupero dopo soli tre passaggi e del sorpasso decisivo sul leader della corsa Andrea Manici, partito con un buon passo. Praticchizzo è riuscito ad avvicinarlo dopo tre giri all'Ascari e a passarli rendendosi poi «irreperibile» fino al traguardo. Nonostante la resistenza Manici ha dovuto anche cedere agli attacchi di Laudati che proprio nelle fasi finali della corsa ha conquistato a sue spese il secondo gradino del podio. Il trofeo monarca che da anni si disputa in abbinamento alle prove del Civ è stato però importante anche per l'osservazione dei giovani talenti iscritti e che non hanno mancato di mettersi in mostra sul circuito monzese. Riccardo Russo pilota diciassettenne di Viscardo Motors, è scivolato mentre si stava giocando il successo nella R6 Metzeler Cup, poi finita nelle mani di Andrea Paoloni (Imperia Moto). Nella stessa gara Manuel Grandi, diciottenne di Moto Shop è salito per la prima volta sul podio, collezionando un terzo posto, al debutto in gara A, dopo che nel precedente appuntamento di Vallelunga aveva vinto gara B sempre al primo impegno con la YZF-R6. Il neomaggiorenne, tra l'altro, proviene dalla Yamaha R125 Cup, la stessa formula d'accesso che ha lanciato anche Federico Agnoletto, 16 anni, trionfatore a Monza in una gara B appannaggio di molti piloti under 16.



Luca Conforti saluta il pubblico della Ascari (ElleEmme)