

Ermolli sul Gp dell'Eur: «Un sindaco e un imprenditore ne hanno la forza?». Aci, presentate le liste: all'ultimo si presenta la Gremignani

Montezemolo: «Monza è il futuro della Formula 1»

Il numero 1 Ferrari: «Roma? Il problema non si pone. Circuiti cittadini: cartoline illustrate». Todt: «Due Gp, non è praticabile»

«Monza è il passato, il presente e il futuro della Formula 1». Parole che come colpi di scalpello si incidono nella vicenda sul futuro dell'autodromo e l'insidia di un Gran premio all'Eur. Parole forti, sonanti, perché scandite senza incertezze dal numero 1 della Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo. Vent'anni di presidenza al Cavallino, che proprio domenica festeggia l'800esima corsa nel Mondiale.

Lunedì mattina in Villa Reale, Montezemolo non ha fatto mistero del significato di Monza in rapporto al futuro della Formula 1. «Non si può pensare alla Formula 1 senza Monza. Come per altri Gp storici, come Spa e Silverstone. Monza è sede e rimarrà sede del Gran premio d'Italia. Questa pista mi ha regalato uno dei momenti più belli della mia vita, dopo la nascita dei miei figli: era il 1975 e con la vittoria di Clay Regazzoni, Niki Lauda vinse il Mondiale con due Gp d'anticipo. Per me fu il primo in squadra Ferrari».

Parole importanti, quasi decisive. Se non che, quel «a Roma mai un Gp» proprio non gli esce di bocca. Come qualcuno vorrebbe, in considerazione delle eventuali spartizioni di sponsor a cui ci si vedrebbe costretti. Montezemolo non dice, ma lascia comunque intendere qual è il suo pensiero. «Non mi piacciono i circuiti cittadini, noi come Ferrari supporteremo sempre Monza. Il problema di un trasferimento a Roma non si pone nemmeno. Ribadisco che Monza è il passato ma anche il futuro della Formula 1. Non bisogna snaturare le gare con circuiti che impediscono i sorpassi, che sono l'essenza di questo sport. Il resto sono cartoline illustrate».

Proprio Stefano Domenicali, team principal di Maranello, su queste stesse colonne (www.ilcittadinomb.it/stories/Formula1%20e%20Motori/221734/) lo disse chiaramente: «Due Gp non riescono a sostenersi economicamente». Anche per Montezemolo è così? «Altri Paesi, come la Spagna, hanno ospitato due corse. Ma ora non mi fischerei la testa», conclude.

TODT: ROMA E MONZA, NON SI PUO'

Sulla stessa lunghezza d'onda anche un personaggio che è molto vicino a Montezemolo, ma soprattutto è ora il presidente Fia: Jean Todt. «I nuovi impianti non soppiantano quelli storici. Lo dico in maniera assoluta. Ogni tracciato ha una sua storia, una sua funzione, un suo fascino. E una convivenza tra Roma e Monza attualmente non è una soluzione praticabile. Non si possono ipotizzare due tappe in Italia. Un futuro Gp d'Europa in Italia dipenderà dal programma e dalle richieste presentate dall'organizzatore».

Una schiettezza che non fa difetto, ma che viene interpretata positivamente anche da chi, il Gp di Roma, l'ha voluto e sostenuto. Il presidente di Fg Group e promoter di Roma formula futuro, Maurizio Flammini, pone l'accento sulla «apertura di un secondo Gp in Italia, in funzioni delle eventuali richieste». Flammini aggiunge: «Ho molto apprezzato le parole di Todt a supporto di Monza, che per tutti noi è un'icona da difendere e che come ha detto Montezemolo resterà Gp d'Italia. Roma potrà però costituire un vantaggio per la ricaduta economica sul territorio. Un'occasione da non perdere».

E mentre il presidente della Provincia, Dario Allevi, ribadisce che «il Gran premio deve restare a Monza, costi quel che costi», le attenzioni di Roma finiscono necessariamente per essere tutte per la candidatura olimpica, dopo l'investitura ufficiale del Coni. La scelta tra il lotto che verosimilmente comprenderà anche Tokyo, Madrid, Mosca, Istanbul, Durban e Dallas verrà fatta a Buenos Aires nel 2013. La priorità capitolina, a questo punto, è presto detta.

Ciò può significare due cose: che in vista dei XXXII Giochi, l'opportunità di un Gp possa essere giustificata come una sorta di prova generale, con infrastrutture da realizzare che potrebbero fare il gioco anche della Formula 1. O che forse, più probabilmente, qualche energia verrà sottratta all'impegno per il Gp. E se anche Gianni Alemanno s'è premurato di specificare che i lavori per portare i Cinque Cerchi in Italia non si sposteranno con le ormai temutissime speculazioni, edili e affaristiche (sostenendo, tra l'altro, «che a presiedere il comitato organizzatore non sarà un romano»), è anche vero che le rimozioni venute per il sacrificio di Ve-

nezia hanno riattizzato l'eterno dualismo geopolitico tra il nord e la capitale. Va da sé che alzare nuovamente il tiro sul Gran premio dell'Eur è, ora ancora di più, qualcosa con cui in molti non si sentono di dover fare i conti. «Adesso ci hanno rubato anche le Olimpiadi», ha commentato a caldo il senatore leghista Giuseppe Leoni, unico contrario alle votazioni della Commissione del Coni. In ogni caso, «non candidiamo Roma solo per correre, ma per vincere», hanno spiegato in coro Gianni Petrucci, Mario Pescante, Franco Carraro e Raffaele Pagnozzi. Segno che, per i prossimi

tre anni, gli sforzi del Coni saranno tutti per far vestire alla silhouette romana l'abito olimpico. «Perché Roma è la candidata di tutto il Paese», è stato precisato poi a più riprese. Come di tutto il Paese, a voler ben guardare, è quell'autodromo monzese per la cui valorizzazione si è espressa tutta la politica brianzola sin dall'inizio della querelle sul Gp delle Tre Fontane. Ma circa la possibilità di rinunciare al Gp, in cambio dell'Olimpiade, Alemanno è stato chiaro: «Significherebbe dare per acquisito un risultato, quello dell'assegnazione olimpica a Roma,

che tale non è ancora. Un risultato che comunque non deve essere solo di Roma ma di tutta l'Italia».

Sugli sforzi fatti e quelli ancora da compiere, va anche sottolineato che per portare avanti semplicemente la pre candidatura olimpica «ci siamo mossi con un anno di anticipo», ha ammesso lo stesso Alemanno. Immediato e semplice un parallelo con ciò che sarebbe necessario fare per allestire una gara del Mondiale di Formula 1, attesa non più tardi del 2013. Sembra quindi contare poco che l'organizzazione dei grandi eventi sportivi, vedi i Mondiali di nuoto del 2009, si sia lasciato alle spalle 33 richieste di rinvio a giudizio, oltre che qualcosa come 190 milioni di fondi pubblici, stando ad alcune fonti.

ERMOLLI: TROPPI CARNE AL FUOCO

E mentre, sempre lunedì mattina, anche il sociologo Aldo Bonomi ha giustificato sociologicamente la capacità attrattiva, di piattaforma produttiva, l'autodromo monzese parlando di «marketing territoriale», della questione ha parlato anche il commissario straordinario di Aci Milano, Massimiliano Ermolli. Che dopo l'assegnazione a Roma della candidatura italiana alle Olimpiadi 2020, dice: «Non so quali siano le priorità della capitale, ma mi sembra che ormai ci sia troppa carne al fuoco». Come dire che ora, alzare troppo il tiro potrebbe essere controproducente. Anche perché, aggiunge Ermolli, «non so quanta forza abbiano un sindaco e un imprenditore e se questa forza è necessaria per andare anche oltre le difficoltà amministrative» che un Gp di Roma effettivamente in controbilancerebbe, a livello urbanistico e tutela ambientale.

ACI: LE LISTE SONO DUE

Lo stesso Ermolli, proprio in concomitanza con la scadenza per la presentazione delle liste orientative di Aci Milano, fa il punto della situazione sulla lista

Nappi. «Io ho dato la mia disponibilità per rappresentare il territorio, non ho alcuna velleità. Anzi, qualora fosse necessario farei anche un passo indietro. L'unico obiettivo è condurre il Club alle elezioni nella maniera più corretta, non ho desideri di successo». Neanche se, qualora Nappi risultasse vincitore, gli fosse chiesto di prenderne il posto alla presidenza? Del resto, proprio lo stesso Nappi, aveva dettato i tempi di un suo eventuale incarico: comunque non superiore a un paio di anni. «La mia presenza, ribadisco, deve essere funzionale al territorio», conclude Ermolli. «In ogni caso mi sembra che la lista sia assolutamente rappresentativa di varietà».

Proprio lunedì, come detto, sono state presentate le liste. La quadratura del cerchio che sembrava essere stata trovata, con il placet di una buona fetta della politica, rischia di non essere tale. Perché da giovedì sera è cominciata a trapelare la voce di una seconda lista facente capo al vicesegretario della sezione monzese della Lega Nord, Roberta Gremignani.

Vicina alla Csa, tra le fondatrici dell'Aci Monza Brianza e pilota rally, che nell'immediata vigilia della presentazione ha riunito attorno a sé il gradimento di chi, al di là della politica, non ha comunque gradito alcuni nominativi di spicco della cosiddetta lista Nappi. Dal suo portabandiera designato in giù.

Resta il fatto che a livello politico rischiano ora di avvertirsi nuove scosse, anche all'interno dei medesimi gruppi politici. Perché, quali che siano le potenzialità della lista Gremignani, esponenti di forze diverse s'erano comunque detti soddisfatti del lavoro di compromesso che era stato raggiunto con i nove ufficiosamente annunciati già la scorsa settimana.

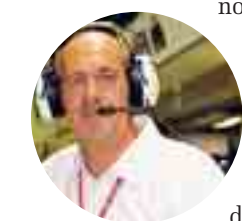
Stefano Arosio

www.ilcittadinomb.it
Roma e Aci Milano: le tappe della vicenda

Mondiale incerto, aspettando Pirelli

DI MAURIZIO LOSA*

FORMULA 1
Pit lane



Si torna su un circuito normale, su una pista. Montecarlo sarà anche affascinante, sarà anche un pezzo di storia della Formula 1, ma una pista è pur sempre una pista, il tempio della velocità dove si può dimostrare di essere più forti dell'avversario non perché questo non ti può sorpassare ma perché chi sta davanti è più veloce. Il circus si sposta nuovamente verso est, in Turchia alla periferia di Istanbul sul lato asiatico della città. Si ricomincia da dove ci eravamo lasciati, con le Red Bull di Webber e Vettel auto da battere e tutti gli altri dietro ad inseguire a cercare di rompere quello che si sta delineando come un autentico dominio. Le classifiche di piloti e costruttori in realtà dicono che i giochi sono quanto mai incerti: se è vero che i due Red Bull comandano la classifica appaiati a quota 78 è vero che a tre lunghezze c'è un certo signor Alonso e a 8 un campione del mondo in carica che di nome fa Button e che, anche se leggermente staccati, in solo due punti (61-59) ci sono tre piloti del calibro di Massa, Hamilton e Kubica. In Turchia torneranno ad incidere sul risultato anche le varie diavolerie aerodinamiche che i vari team hanno cercato di utilizzare per migliorare le prestazioni delle vetture. La Ferrari, dopo averlo provato a Barcellona, rimonterà quasi sicuramente l'F1-duc, quel sistema che azionato manualmente dal pilota (che deve chiudere con la mano sinistra un buco) permette lo "stallo" dell'ala posteriore con un conseguente guadagno di velocità sui tratti rettilinei. Aumento di velocità che non necessariamente si tramuta in vantaggio sui tempi giro, come abbiamo visto proprio sul circuito catalano del Montmeló. Ma questo è un altro discorso che personalmente continua a destarmi più di una perplessità. A fare la differenza però sono e saranno sempre i piloti. Prendiamo ad esempio Webber, il leader della classifica. La sua vettura indiscutibilmente va forte ma lui sta dimostrando di avere una regolarità da orologio svizzero. O ancora Robert Kubica che con una non irresistibile Renault è lì che lotta dall'inizio della stagione sempre nelle posizioni di vertice. O lo stesso Alonso che, errori a parte, quando deve tirar fuori il carattere e la classe è in grado di colmare anche il divario tecnico che inequivocabilmente c'è.

In Turchia probabilmente ci sarà l'ufficializzazione del ritorno in Formula 1 di un grande marchio italiano. La Pirelli avrebbe ormai definito tutti gli accordi per essere il fornitore unico delle gomme a partire dalla prossima stagione in sostituzione della Bridgestone. Un grande ritorno del marchio milanese che fa anche ben sperare in chiave italiana, anzi monzese, circa la "televole" del Gp romano. Lo stesso presidente della Ferrari ha avuto modo di precisare che Monza rappresenta il passato ma anche il futuro e la presenza del marchio milanese potrebbe pesare e molto nel momento in cui si dovessero fare veramente delle scelte.

Per il momento di certo c'è solo un nuovo tracciato, quello di Austin, Texas, a partire dal 2012 e sino al 2021. Per quanto mi riguarda il resto sono solo «Chiacchiere».

Per il momento di certo c'è solo un nuovo tracciato, quello di Austin, Texas, a partire dal 2012 e sino al 2021. Per quanto mi riguarda il resto sono solo «Chiacchiere».

Per quanto mi riguarda il resto sono solo «Chiacchiere».

AUTO STORICHE



Primo Giro Monza Brianza

(st.ar.) Si sperava nel successo e successo è stato. Sono state 47 le vetture, provenienti anche dalla Valcamonica e dalla Valtellina, a prendere parte al primo Giro di Monza e della Brianza per auto storiche. Una manifestazione partita domenica mattina dalla Villa Reale e che ha accompagnato attraverso alcune delle bellezze naturali e architettoniche della provincia le vetture del Mams. Itinerario verso le Groane, con sosta a Lazzate, quindi il trasferimento a Cesano Maderno per la visita di Palazzo Borromeo. Poi il ritorno nel capoluogo. Una manifestazione riuscita, quindi, ma anche il primo mattone per qualcosa da ripetere anche nel prossimo futuro. Magari diluendo il percorso in due giornate, come spiegano gli organizzatori, per meglio apprezzare le località della Brianza. La prima edizione del Giro di Monza e della Brianza, patrocinato dalla Provincia, è quindi destinato a far parlare nuovamente di sé.



Solo lacrime per Larini: Priaux e Muller puntano in alto

(st.ar.) Fine settimana a ruote coperte di grande spettacolo, tra polveroni di sabbia e fiamme bianche in staccata. Ma anche la solita piacevole familiarità di un ambiente che mette a disposizione paddock e piloti per fotografie e cartellata di autografi.

MASERATI: FA TUTTO CAPELLI

La novità Trofeo Maserati affianca Capelli e Rota in prima fila, con Necchi e Piancastelli alle loro spalle in gara 1. A Piancastelli è fatale un azzardo sul cordolo dell'Ascari, che lo manda nell'erba. Rota non tiene il passo e Capelli dopo sei giri viaggia già a quattro secondi e mezzo da chi lo segue. La bagarre è tutto nelle posizioni retrostanti, con Villa che manda in testacoda la propria gara e quella di Ardagna mentre si giocavano la quinta posizione. Lo stesso Villa anima gli ultimi chilometri cercando di tenersi alle spalle Pettrini e Maggi, nonostante un avanzamento più che incerto e scambi di spuntellate senza complimenti a nessuno. Alla bandiera, Capelli arriva in solitario. Sul podio anche Rota e Zumerle, quindi Pettrini e Maggi. Per Necchi, terzo posto sfumato a pochi metri da un traguardo che non riuscirà a vedere. «La prima variante era un po' sporca, gara davvero molto divertente. Ho gestito la macchina, andava bene», spiega il vip guest di giornata al termine della prova che inaugura il campionato. «Per me, meglio di così non poteva andare».

Nel secondo round, ancora Ivan Capelli a partire in testa al gruppo nel giro lanciato. Accanto a lui Sundberg, quindi Rota, Villa, Moncada e Necchi. Prima staccata con gli pneumatici che fanno fumare l'asfalto, ma poi Capelli si dimostra subito di un'altra categoria. Fuori classifica e fuori portata, ma sino a un certo punto. Perché Rota lima il secondo e mezzo di distacco del primo giro. E alla quinta tornata si mette sulla toleda di comando. Distanziati di almeno un secondo tra loro, i "terrestri" del gruppo si limitano a osservare dalla distanza le scaramucce per la leadership. Finché Capelli arriva a ruote bloccate all'imbocco della Parabolica e mette fuori causa Rota, spedendolo dritto nella sabbia. Manovra che gli è a sua volta fatale e che spiana la strada a Villa e Sundberg. Fino al quindicesimo giro proprio in quest'ordine, poi a parti rovesciate dopo il sorpasso in Ascari. Tutto finito? Neanche per idea, visto che tra sorpassi e contro sorpassi si arriva affiancati agli ultimi metri, con Sundberg che difende coi denti il primato.

FORMULA 2: PALMER C'E'

In Formula 2, dominio di Jolyon Palmer in gara 1. Già poleman, taglia il traguardo tallonato da Stoneman e Vasiliasuskas, rispettivamente ottavo e quarto in griglia. Nicola Di Marco, quinto in classifica, finisce out prima della bandiera a scacchi. Gara 2 parte ancora con Palmer davanti a tutti, con Sergei Afanasiev, Will Bratt e Philipp Eng a completare le prime due file. È subito una corrida con impatto in partenza,

decolli e fuoripista nei primi due giri. Poi le distanze si allungano e l'unico che riesce a rimanere in corsa come primi due è Afanasiev. Lo precede Bratt comunque staccato da Palmer. Solo negli ultimi chilometri Afanasiev riesce ad affiancare e superare l'inglese della Michelangelo Search e a precederlo sul podio. Medaglia di legno per Dean Stoneman.

RUGGITI DI LEON

È invece Gabor Weber a mettere tutti in fila in gara 1 della Seat Leon Eurocup. Forte del primo tempo in qualifica, tiene a distanza Alexey Dudukalo, che gli partiva accanto. Andrea Larini parte settimo ma risale sino al quarto posto, alle spalle del transalpino Michael Rossi. La gara domenicale lancia Oleg Petrikov del Team Russia, accanto al lusitano Lourenco Veiga dell'Oasis Motorsport. Quarto Larini, ventesimo l'altro italiano Aldo Ponti. Alla partenza rischio strike in fondo al rettilineo, ma qualche dritto allunga il gruppo. E però Rossi a menare le danze dopo una partenza a fionda, senza curarsi dell'accesa bagarre che interessa le altre posizioni da podio. Più dietro lo spettacolo è addirittura maggiore, con Costa che esce alla seconda di Lesmo all'uscita del curvone percorso a sandwich. Tra un sobbalzo e l'altro sui cordoli, Larini è costretto a viaggiare con lo spoiler pericolosamente danneggiato. E quando lo sciame di Seat si imbuca alla Prima variante, Larini è francobollato a Veiga, ma prima del termine non riuscirà a completare la manovra di sorpasso. Diego e Cailet ruggiscono le loro Leon, con quest'ultimo appoggiato fuori dallo spagnolo della Pcr Sport. Per Rossi, fari accesi e festa grande sul rettilino d'arrivo.

WTCC: DISASTRO TARQUINI

Nel piatto forte Wtcc, Gabriele Tarquini è già il più veloce nelle libere del sabato mattina. Il leader del Mondiale, designato protagonista della tappa monzese, tiene con la sua Leon Tdi a oltre mezzo secondo Yvan Muller, che però accorcia in qualifica terminando a 144 millesimi con una buona terza piazza. Tra i due, l'altra Chevrolet Cruze di Robert Huff. Così, dopo la partenza 2009, la Wtcc si ripresenta a Monza forte di tre campioni del mondo: proprio Tarquini e Muller, oltre che Andy Priaux. Tarquini resta in scia ad Huff solo il primo giro, con Priaux e Gené in coda. Muller impiega metà gara a disfarsi di Michelisz, ma è all'ultimo giro che succede l'incredibile: Huff passa Tarquini in Ascari, poi perde parte della carena e contribuisce all'esplosione di una gomma della Leon. Il caos che ne segue avvantaggia Priaux e Farfus, relegando Huff in terza piazza davanti a Muller e spedendo Tarquini addirittura settimo. In gara 2, rimontato dal terzo al primo, Tarquini è spedito lungo da Nykjaer, poi rimedia un drive trough e si ritira. Muller è secondo, Coronel terzo davanti a Huff. All'ultimo giro Nykjaer rompe, ne approfitta chi gli sta dietro. Rivoluzionario, di fatto, anche la classifica del Mondiale.