
Le sopraelevate di Monza

INCLINAZIONI PERICOLOSE

Sono ben visibili dal pubblico che frequenta l'autodromo lombardo: curve che ricordano i catini Usa dell'alta velocità, ma che oggi appaiono in uno stato di totale abbandono. Furono costruite con l'obiettivo di unificare le corse europee e quelle americane. Ma fallirono perché facevano paura ai piloti e distruggevano le macchine. Eppure, potrebbero servire ancora.

Le due storiche curve sopraelevate di **Monza**, benché dal 1961 non vengano più utilizzate per la Formula 1, restano uno dei simboli dell'**autodromo**. E, come l'intero impianto, sono al centro di discussioni infinite sul loro futuro. C'è addirittura chi vorrebbe spianare tutto, ripristinando il **Parco** e cancellando uno dei circuiti più famosi del mondo, inaugurato nel lontano 1922.

In quell'anno, che cambiò anche la storia d'Italia con la marcia su Roma, il bresciano Arturo **Mercanti** fece costruire la pista in appena 110 giorni. L'obiettivo era ospitare la seconda edizione del Gran Premio d'Italia dopo che la prima s'era disputata sul veloce, ma non attrezzato, circuito di **Montichiari**. La novità fu vissuta come uno scippo dai bresciani che, cinque anni più tardi, si riaffacciarono sulla scena con la Mille Miglia. Da allora, a parte l'edizione del 1980 corsa a **Imola**, Monza è la sede del Gran premio tricolore.

Oggi, quando si parla di sopraelevate, si pensa alle curve in cemento visibili dalla pista. In realtà, già nel progetto del '22 erano previste, quasi negli stessi punti di oggi, due curve rialzate, poggiate su un semplice **terrapieno**, più che sufficiente per le potenze e le velocità dell'epoca. E, già allora, si dovette lottare contro il ministero della Pubblica Istruzione che intimò di sospendere i lavori per «ragioni di valore artistico, monumentale e di conservazione del **paesaggio**». Ma l'Italia era già quella di oggi: passarono un paio di mesi, necessari per apportare **modifiche** ai progetti e, soprattutto, per esercitare pressioni su **Roma**. Poi, i lavori ripresero.



L'idea originale prevedeva velocità in curva prossime ai 300 chilometri orari, ma la Sovrintendenza ai monumenti ridusse l'**elevazione** massima consentita del terrapieno a 263 centimetri, limitando sia l'inclinazione sia la velocità massima. Le curve sopraelevate vennero riprogettate da Alfredo **Rosselli** con un'inclinazione di 221 gradi nella parte esterna, che permetteva, teoricamente, di raggiungere i 190 all'ora. Così, nel 1929, Achille **Varzi**, su Alfa Romeo, vinse il Gran Premio di Monza, disputato sul solo anello di velocità, a 200 orari di media. Ma le nuove sopraelevate, visibili ancora oggi, risalgono al marzo del 1955, quando, su progetto di Antonino **Berti** e Aldo **Di Rienzo**, cominciò la costruzione di quello che, secondo la moda americana, venne definito **catino** dell'alta velocità. Il tracciato, di 4250 metri, con due rettilinei di

875, era più corto del precedente che ricalcava sul lato Nord, mentre a Sud fu arretrato per consentire il passaggio del pubblico e dei veicoli provenienti dall'ingresso di viale **Mirabello**. Diversamente dal '22, le curve non poggiavano più su un terrapieno, bensì su piloni e travi in cemento armato con un **guardrail** in acciaio. L'altezza dal terreno toccava i 620 centimetri, l'inclinazione massima i 39 gradi. Sulla sopraelevata la Formula 1 debuttò l'11 settembre '55, con la vittoria di Juan Manuel **Fangio** sulla Mercedes W196 carenata, alla media di 206,791 chilometri orari. Tuttavia, già dopo il Gran Premio dell'anno successivo i piloti del **Mondiale** chiesero di non correre più su quelle curve, a causa del fondo stradale dissestato sul quale le **sospensioni** e i componenti dello sterzo venivano sollecitati in modo tale da causare infiniti guasti meccanici. La Formula 1, così, utilizzò solo in altri due occasioni (1960 e 1961) l'anello dell'alta velocità che visse il momento di maggior splendore nel biennio '57-58, con la disputa della **500 Miglia** di Monza per vetture di Formula Usac: una gara che, abbinata alla 500 Miglia di **Indianapolis**, si proponeva di mettere a confronto due scuole tecniche, l'americana e l'europea, comparando piloti e macchine. Non fu un successo, sia per l'ostilità della stampa dopo gli **incidenti** alla Mille Miglia del '57, sia per il timore dei piloti europei di confrontarsi con i colleghi americani e le loro vetture di cilindrata e potenza maggiori. Così, il primo anno gli organizzatori portarono al via tre **Jaguar** e dieci auto d'oltreoceano, più due **Maserati** che si unirono all'ultimo momento. Si corse soltanto sulla pista sopraelevata, ma in senso **antiorario** perché le vetture Usa erano costruite per procedere in quella direzione, avendo i bracci delle sospensioni di diversa lunghezza sui due lati. La gara andò **male**: sulle due curve sopraelevate, le sospensioni delle monoposto, causa l'alta velocità, andavano a fondo corsa e provocavano enormi **vibrazioni** che facevano dissaldare i serbatoi, con perdita di carburante e rischi d'**incendio**. Vinse Jimmy **Bryan**, su Dean Lines Special, alla media di 257,594 chilometri orari. L'anno dopo alle Jaguar si affiancarono la **Ferrari** e ancora la Maserati, contro 12 vetture americane con sospensioni rinforzate, tutte equipaggiate con un motore **Offenhauser** a quattro cilindri di 4200 cc. La gara fu segnata da incidenti paurosi, come quello di Stirling **Moss**, su Maserati Eldorado, che si ritrovò con lo sterzo tra le mani all'ingresso della curva Sud mentre viaggiava a 260 orari, ma fu **salvato** dal guardrail. Rischiò anche Bob **Veith**, che perse una ruota anteriore, riuscendo, però, a fermarsi senza danni. Vinse di nuovo un americano, Jim **Rathmann**, su Zink Leader Card Special, a 268,311 di media. La duplice sconfitta segnò la definitiva separazione tra le competizioni sulle due sponde dell'Adriatico, benché **Enzo** Ferrari si battesse per l'unificazione.

Le sopraelevate vennero utilizzate in seguito per alcune edizioni della **Mille Chilometri**, dal '65 al '69, per vetture sport e prototipi, ma con due varianti poste all'ingresso delle curve che servivano a diminuire sensibilmente la velocità delle macchine. Poi, cominciò, l'**agonia** di queste strutture, deboli, sconnesse, costruite male, «che giunsero persino a incrinare i telai», come scrisse Enzo Ferrari, ma che scontarono anche la mancanza d'idee e l'**incapacità** di trarre esempio degli altri. Infatti, mentre in Italia a nessuno è più venuto in mente di riprogettare le due sopraelevate, in Europa si è ripreso a costruirle: a **Rockingham**, in Gran Bretagna, al **Lausitzring**, in Germania, e

presto anche altrove. E negli Stati Uniti sono oltre 200 i tracciati con curve sopraelevate, realizzate con tecnologie d'avanguardia e sedi di gare senza problemi. In Europa, con la Formula 1 in crisi, c'è chi guarda avanti e prepara, per il futuro, nuove piste per nuove gare, In Italia, invece, ci si ferma alle polemiche. Come nel 1922.

Testo di **Mario Vicentini**
SportWeek, La Gazzetta dello Sport
RCS Quotidiani Spa
Anno IV - N. 175 - 6 settembre 2003