

# Domenicali: «Il Gran premio d'Italia è Monza»

Il team principal della Ferrari sul futuro dell'autodromo, il commissariamento Aci e la concorrenza romana  
«Due Gp nello stesso Paese non sono gestibili. Ma il Cavallino vuole restare fuori da questa situazione»

Da Maranello a Valencia

La nuova Ferrari piace e parte bene  
Nel solco del made in Italy,  
tra i primi test e l'ombra di Schumacher

con **Andrea Cremonesi**  
di Sergio Gianni

La Formula 1 si è rimessa in moto a Valencia con tre giorni di prove. Il prossimo appuntamento è fissato a mercoledì 10 febbraio sul circuito di Jerez, per un'altra serie di test. Allora, uscirà dai box anche la Red Bull, assente sul tracciato valenciano. In avvio di stagione, in ogni caso, il condizionale è d'obbligo. Ma resta la positiva impressione lasciata in pista dalla «nuova» Ferrari, presentata a Maranello giovedì 28 febbraio. «Rispetto alle passate stagioni - spiega Andrea Cremonesi, inviato di La Gazzetta dello Sport -, questa è stata una presentazione in grande stile, anche perché ci sono un nuovo sponsor, il Banco di Santander, e un nuovo pilota, Fernando Alonso». A Maranello, dopo le partenze di Jean Todt, Ross Brawn e Michael Schumacher, sembrano intenzionati ad aprire un ciclo all'insegna del «made in Italy»: nella colonna sonora della presentazione, tra l'altro, c'era anche il brano Viva l'Italia di Francesco De Gregori. Il tutto, comunque, con un ovvio occhio alle necessità di promozione del marchio: durante la «vernice» ferrarista, in bella mostra c'erano anche le Ferrari 458 e California, cioè i due modelli da strada più recenti «fornati» dall'azienda modenese. L'epoca Schumacher, però, appare già rapidamente archiviata. «Nel corso del-

la presentazione - precisa il giornalista monzese - è stato proiettato un filmato introduttivo, dedicato alla storia della Ferrari. Tra i piloti, c'erano Niki Lauda e Kimi Raikkonen, ma mancava Schumacher». La sfida del campione tedesco al resto della Formula 1, e in particolare alla sua ex squadra, costituisce d'altra parte uno dei temi più interessanti dell'annata 2010. I primi riscontri forniti dalla Ferrari, intanto, sono stati positivi. «Ci sono - aggiunge Cremonesi - molte novità e perciò non è facile dare un giudizio su questi primi test. I pit stop saranno ammessi solo per le gomme e non più per i rifornimenti. I piloti devono perciò abituarsi a guidare macchine molto più pesanti. Le gomme sono molto diverse dalle precedenti per mescolatura, costruzione e dimensioni: quelle anteriori sono più strette. La Ferrari, comunque, sembra partita con il piede giusto. La sensazione è che voglia anche cancellare i ricordi del ciclo anglo-franco tedesco. E voglia dimenticare il «traditore» Schumacher, perché, da molti tifosi, tale è considerato. Il presidente Montezemolo ha detto che se la Ferrari avesse avuto una terza vettura, l'avrebbe data a Schumacher. Ma io sono convinto che lui cercasse solo una prima vettura».



■ Ermetico, diplomatico quel che basta. Giusto il necessario per evitare che le sue parole, come ci tiene a sottolineare, «non vengano strumentalizzate». Già, perché la prospettiva può essere ben diversa, che la si osservi da Monza o da Roma. Stefano Domenicali, team principal del Cavallino, è in mezzo. Come a metà strada è Maranello, dove solo un paio di giorni prima la nuova F10 s'è tolta i veli per mostrarsi nella sua tremenda bellezza. Nel tira e molla tra la Brianza e la capitale, la scuderia modenese cerca di restare in disparte. Nonostante della questione sia stata investita, più o meno ufficialmente, di potere di veto. Perché al di là di politica, dichiarazioni ufficiali e anche tifoseria, c'è chi è pronto a giurare che potrebbe essere proprio la Ferrari a spostare da una parte o dall'altra il fantomatico ago della bilancia.

Stefano Domenicali misura le parole, resta ben lontano dai cordoli di una vicenda ormai intradatta sulla via della diatriba istituzionale. E se è vero che il commissariamento dell'Ac

Milano ha gettato benzina sul fuoco, il numero 1 della Rossa comincia a far chiarezza almeno su questo punto: «Ciò non è un problema, non bisogna avere timori di questo tipo». Semmai, il nocciolo della questione è un altro. Ma lui, da imolese che fa la spola tra l'Emilia e la Brianza, è comunque sincero quando deve rispondere innanzitutto della propria esperienza: nella Formula 1 di oggi, due Gran premi nello stesso Paese possono essere gestibili? «No, a mio modo di vedere no».

I dubbi, però, restano sul piatto. Monza non può permettersi di perdere la Formula 1, probabilmente nemmeno la Formula 1 può permettersi di perdere Monza. Eppure se si è arrivati sin qui, a temere la concorrenza romana e a fare muro contro l'ipotesi di un secondo Gp tricolore, qualcosa da rimproverarsi c'è. E ronzano nelle orecchie le tante dichiarazioni di chi nelle scorse settimane ha messo in cima alla lista una specifica voce: far vivere l'autodromo di Monza tutto l'anno. «Ecco, sicuramente questo è punto da sviluppare», fa eco Domenicali. Che si parli di musei, di visite guidate al circuito o corsi di guida e sviluppo come recentemente dichiarato da Jean Alesi, il fatto è che a Monza c'è spazio per qualcosa di nuovo. Resta però tutto da dimostrare come l'incertezza e la paura degli ultimi mesi possa effettivamente far scaturire la scintilla per qualche cambiamento concreto. Di certo il tempo è ormai quello dei fatti, non più delle promesse. Come quelle che, stando alle parole di Maurizio Flammini, erano state fatte a Enzo Ferrari all'inizio degli anni Ottanta. «Un Gp a Roma? L'ho promesso al Drake», ha dichiarato a più riprese il promotore di Roma Formula Futuro. Frasi poi messe in dubbio da Enrico Benini, presidente dello Scuderia Ferrari club Modena, l'unico al mondo autorizzato a portare il nome proprio di Enzo Ferrari. Insomma, questa promessa c'è stata o non c'è stata? Domenicali ci ride su e abbassa lo sguardo. La fedeltà al politically correct non viene mai meno. La chiosa finale è di quelle che dicono poco, ma al tempo stesso coccolano le inquietudini di chi si accontenta anche di una mezza parola. «Mi dispiace, ripeto quel che ho detto. La Ferrari vuole e deve restare fuori da questa situazione. È troppo facile incorrere in strumentalizzazioni che richiederebbero poi una rettifica. In tutta questa faccenda però dico solo una cosa: il Gran premio d'Italia è Monza».

Stefano Arosio



www.ilcittadinomb.it  
Roma e la battaglia monzese per il Gp

## La F10

### RUOTE

BBS (anteriori e posteriori) 13"

### AUTOTELAIO

In materiale composito a nido d'ape con fibra di carbonio

### MOTORE

Tipo 056 8 cilindri a V 90°, 32 valvole  
Cilindrata 2398 cm<sup>3</sup>  
Peso 95 kg ca.

### DIFFERENZE PRINCIPALI RISPETTO AL 2009

Vettura più lunga anche nel passo per consentire l'alloggiamento del nuovo serbatoio, più capiente rispetto al 2009

### FRENI

A disco autoventilanti in carbonio Brembo

### SOSPENSIONI

Indipendenti con puntone e molla di torsione anteriore/posteriore

### CAMBIO

Longitudinale Ferrari Sette marce più retromarcia

### PESO

620 kg con acqua, olio e pilota

Parte anteriore sensibilmente rialzata e scavata nella parte centrale Pneumatici anteriori più stretti



## «CONTATTI CON MONZA? DIFFICILE DIRLO»

# Gelpi, presidente Aci: «Gp a Roma al cinquanta per cento»

■ (st.ar.) La cosa certa è che non subentrano problemi politici o amministrativi, il Gp di Roma si farà. Opinione diffusa e condivisa, ma se a confermarla è il presidente nazionale dell'Ac, Enrico Gelpi, fa comunque un altro effetto. «Se c'è l'accordo con Ecclestone, da un punto di vista sportivo non vedo quali altri intoppi possano subentrare. In questo senso, chi vuole il Gp a Roma ha dinanzi a sé buone prospettive. Per quel che sportivo non è, direi che al momento siamo al cinquanta per cento di possibilità». Parla di Monza e di Roma, Enrico Gelpi, di ritorno da Parigi e dalla riunione del consiglio Fia di cui fa parte. Fu direttamente Max Mosley, conosciuto proprio a Roma, a volerlo nella stanza dei bottoni della Federazione internazionale. Avvocato 56enne, uomo di poche parole con una passione per i motori che affonda le proprie radici molto in là nel tempo. Pilota di rally dal 1976 al '90, da sempre impegnato nell'Ac e nella Csaì, commissione sportiva dello stesso Ac.

Ora, che l'Automobil club d'Italia veda di buon occhio un doppio appuntamento del Mondiale non è una novità. Ma a che punto è, nella capitale, il cantiere Formula 1? «Innanzitutto c'è da dire che il titolo sportivo del Gp d'Italia è Monza e resta Monza», premette Gelpi. «Per quanto riguarda Roma, il gruppo di Maurizio Flammini ha presentato un progetto ben approfondito e il Comune di

Roma farà da capofila nel soddisfare le condizioni necessarie. Monza e Roma restano comunque due eventi molto diversi tra loro. Quello dell'autodromo brianzolo è un appuntamento storico dell'automobilismo italiano, sinonimo di velocità, conosciuto ovunque. Sicuramente un tracciato idoneo alla Formula 1. Quello di Roma è un circuito cittadino, da inventare». Due cose diverse, quindi. Eppure tanto s'è parlato di presunti contatti tra le società chiamate a gestire i due eventi. A Enrico Gelpi risulta qualcosa? «Ho letto anche io, ma non ne sono informato. È difficile dire se un discorso di questo tipo possa essere plausibile. La faccenda riguarda amministratori e manager, non è possibile dare una valutazione oggettiva». Al di là di tutto, comunque, resta il fatto che Monza teme Roma anche per la verosimile dispersione di investitori che un doppio Gp nella Penisola potrebbe comportare. «È possibile, certo, ma è anche possibile che tra i due appuntamenti non ci sia interferenza. Sono due gare diverse, anche gli sponsor possono essere differenti». Per non correre rischi, però, sarebbe forse stato più utile cercare di potenziare l'offerta monzese. «Credo che la Sias abbia diversificato la propria attività, nel corso degli anni. Non solo Formula 1, ma anche altri eventi di richiamo. L'autodromo è un contenitore che può essere utilizzato anche per attività non legate all'automobilismo».

## LE VICENDA ARRIVA IN SENATO

### Commissariamento, Allevi: «Ci faremo sentire»

(st.ar.) Intanto Roma e il suo Gp sono stati oggetto di emendamenti presentati in Senato la scorsa settimana e che potrebbero essere discussi a giorni o, al più tardi, nelle prossime settimane. «Provvedimenti omnibus, sull'ambiente, sul codice della strada: quel che faremo è di continuare a ostacolare e cercare di bloccare questo Gran premio, che continuiamo a considerare una totale truffa contro Monza», ha spiegato l'onorevole Paolo Grimaldi. «Continueremo a raccogliere delibere e determine del Comune di Roma. La scorsa settimana Gianni Alemanno ha detto che la Lega sta creando tensioni e problemi. Bene, continuerà a essere così. Perché ciò di cui Alemanno si lamenta è il lavoro a tutto campo intrapreso dalla Lega, ormai non solamente a livello brianzolo. Con l'avvio degli interventi parlamentari, sappiamo di poter dire la nostra». Di cartucce da sparare ce ne sono e dagli incontri dei giorni scorsi «abbiamo focalizzato ancor meglio dove indirizzare i nostri sforzi». Così, ad esempio, il confronto politico si sposta sul vincolo di tutela dei beni architettonici dell'Eur, che con le Formula 1 sarebbero messi seriamente in fuorigioco. «Ma bisogna anche dire che in caso di gare automobilistiche, tra le vie di una città bisogna realizzare dei muretti a margine della strada. E questo come può essere compatibile con la salvaguardia del quartiere romano? Che dire poi dell'ampiezza stradale, che non in tutti i punti del percorso ipotizzato risponde alle necessità di legge?». Nel frattempo, l'annunciata lettera da recapitare in primis a Silvio Berlusconi non è ancora partita. Il presidente della Provincia, Dario Allevi, spiega lo stato dell'opera: «La stiamo predisponendo, poi dovrà essere firmata dalla Sias e dall'Ac Milano. Per forza di cose bisogna attendere ancora qualche giorno». Già, perché il commissariamento dell'Automobil club milanese è un ulteriore problema da gestire. «Di certo non avevamo bisogno di dare segnali di spaccatura. Ora, quel che possiamo fare, è cercare di far sentire la nostra voce perché dalla faccenda del commissariamento possa emergere un vantaggio per il nostro territorio. Non staremo con le mani in mano e ci attendiamo che venga nominata una persona che nel tempo abbia dimostrato l'attaccamento al nostro autodromo e agli interessi del nostro territorio. Dal momento del commissariamento, il ministro Vittorio Brambilla ha tempo trenta giorni per individuare la figura più adatta». Solo allora, l'Ac Milano potrà aderire al comitato Insieme per l'autodromo di Monza, a cui nei giorni scorsi ha già dato il proprio ok la Camera di commercio. «In effetti non credo che ci sia qualcuno in Ac Milano disposto, ora come ora, a prendersi la responsabilità di firmare l'adesione. Anche per questo attendiamo sviluppi. Abbiamo già ricevuto disponibilità a livello verbale dal Comune di Monza, tramite il sindaco Marco Mariani». Poi, in elenco, anche la stessa Provincia. «Contiamo di inoltrare a tutti i sindaci un odg che spieghi la situazione e ci auguriamo che tutti i consigli comunali possano affrontare il tema. Contiamo di sensibilizzare ancor di più il territorio, di modo che tutti possano prendere reale coscienza della necessità di far fronte comune».

## Le Ferrari storiche

- 1950 375-F1**  
È la macchina dell'esordio in F1: il 21 maggio 1950 nel GP di Monaco. Piloti: Ascari, Sommer e Villorosi
- 1951-52 212-F1**  
Nel 1951 agguanta la prima vittoria con l'argentino Gonzalez; nel 1952 il primo mondiale con Ascari
- 1975 312T**  
1975 e 1977 sono gli anni del doppio trionfo mondiale di Niki Lauda con la 312T e 312T2
- 1979 312T4**  
Jody Scheckter si aggiudica il nono titolo mondiale; passeranno 21 anni prima dei trionfi di Schumacher
- 1982 126C2**  
L'8 maggio, durante le prove del GP del Belgio, Gilles Villeneuve muore in seguito ad un incidente con la 126C2
- 2003 F2003-GA**  
Quarto titolo mondiale consecutivo per Schumacher; diventano 6 i suoi allori in carriera. È il più titolato di sempre
- 2007 F2007**  
È la vettura dell'ultimo mondiale piloti. Al volante Felipe Massa e Kimi Raikkonen: il finlandese vincerà l'iride

ANSA-CENTIMETRI