Museo Civico - *Carlo Verri* -
Biassono

NASCE L'AUTODROMO 1922

Mostra sul Territorio
Museo civico "Carlo Verri"

G.R.A.L. Gruppo di Ricerche archeostoriche del Lambro

PANORAMA STORICO

Gennaio 1922 per i 25 anni dell'Automobile Club di Milano e per ottenere la rivincita dell'amara sconfitta dell'industria automobilistica italiana, venne presa la decisione di costruire nel Parco di Monza un impianto di 14 chilometri, la quale, pochi giorni dopo l'inizio dei lavori, riceverà il veto dal ministero di Roma per motivi di valore artistico e conservazione del paesaggio. Dopo parecchie pressioni della stampa e dell'opinione pubblica il ministero cambiò idea, autorizzando i lavori chiedendo sostanziali modifiche al progetto.

Aprile 1922 costituzione della SIAS (Società Incremento dell'Automobilismo e dello Sport) a capitale interamente privato con i principali animatori del primo progetto di un circuito automobilistico permanente in Italia: il sen. Crespi Silvio, l'uff. Mercanti Arturo e l'ing. Puricelli Piero. La società doveva provvedere alla costruzione e gestione dell'impianto progettato dall'arch. Rosselli.

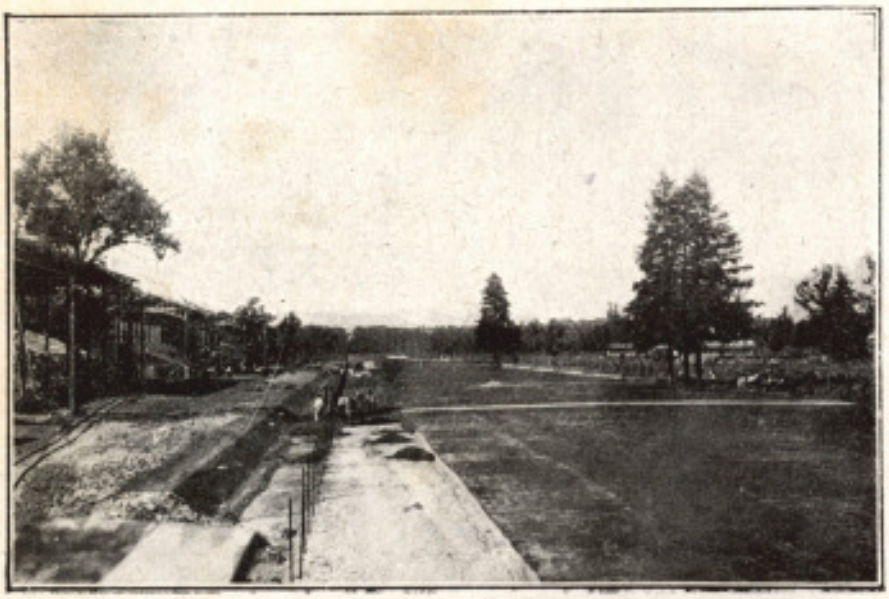
Maggio 1922 realizzazione dell'impianto automobilistico all'interno del parco di Monza per un totale di 10 chilometri con una spesa prevista di 6 milioni di lire. La realizzazione durò, per essere pronti nel mese di settembre e per motivi d'orgoglio, solo 110 giorni.

3 Settembre 1922 inaugurazione del circuito di Monza con una gara per vetturette e ben 100.000 visitatori accorsi per l'evento che segnò l'inizio di una lunga serie, che per ben 80 anni d'attività fece poi diventare la pista famosa e leggendaria in tutto il mondo.

UN'OPERA GRANDIOSA COSTRUITA IN SOLI 110 GIORNI

I lavori di costruzione dell'autodromo cominciarono alla fine del febbraio 1922. La prima pietra fu posata da Vincenzo Lancia e Felice Nazzaro ma qualche giorno dopo si manifestarono le prime perplessità di carattere ecologico e così i lavori furono immediatamente sospesi. Nell'intricato sviluppo delle polemiche prevalse la tesi dell'assoluta necessità di un autodromo fisso e permanente e così ben presto arrivò il benestare per i lavori che cominciarono il 15 maggio. La consegna dell'opera completa doveva avvenire per il 15 agosto e per questo furono impiegati ben **3500 operai**, **200 carri**, **30 autocarri** e **una ferrovia di 5 Km** con due locomotori e **80 vagoni**. L'autodromo fu costruito a tempo di record, in **110 giorni**, e la pista fu percorsa per la prima volta nell'intero suo sviluppo da Felice Nazzaro a bordo di una Fiat 570. Il circuito, ideato dall'architetto Rosselli, comprendeva un anello per l'alta velocità della lunghezza complessiva di **4,5 chilometri**, caratterizzato da **due curve sopraelevate** su terrapieno che si elevavano di 2,60 metri dal livello del terreno, avevano un raggio di 320 metri e consentivano una velocità massima teorica di circa **190 chilometri l'ora**. Le curve sopraelevate erano raccordate da due rettifili lunghi 1070 metri ciascuno, mentre la pista stradale aveva uno sviluppo di 5,5 chilometri e comprendeva curve di diverso raggio - da un massimo di 600 metri a un minimo di 90 metri - con larghezza massima della sede stradale di 12 metri. I due rettifili principali erano collegati a sud dalla "curvetta" di 155 m di raggio con lieve sopraelevazione.

La pista stradale e quella di velocità si intersecavano a due livelli mediante un sottopasso in zona Serraglio; la pavimentazione dei rettifili era stata realizzata in macadam catramato, mentre quella di tutte le curve era in calcestruzzo, anch'esso catramato. Il pubblico era invece ospitato in due zone distinte: il recinto tribune includeva la tribuna d'onore con una capienza di 3000 posti e sei tribune laterali da 1000 posti ciascuna, tutte costruite in legno e muratura. Dal 1922 al 1928 la maggior parte delle competizioni furono disputate sul circuito completo di 10 Km.



IL RETTILINEO D'ARRIVO.

· IL CIRCUITO ·

Il *Gran Premio dell'Automobile Club d'Italia* che fino all'anno scorso si è disputato su diversi percorsi, dal settembre di questo anno si correrà sopra un Circuito in campo chiuso, formato da una pista in cemento che sviluppa Km. 4.500 e da un tratto stradale di Km. 5.500 ad essa raccordato: un totale dunque di Km. 10 precisi.

La pista, gettata in calcestruzzo, ha due curve amplissime di m. 837,76 ciascuna, con razionali sopra elevazioni che permettono una velocità di circa 180 Km. all'ora.

Il Circuito stradale ha per la massima parte il fondo in macadam: le curve, in leggera pendenza per lo scolo delle acque, sono invece in calcestruzzo per garantire le stesse condizioni di aderenza su tutto il circuito.

La larghezza delle carreggiate è di m. 12 sul tratto a pista e di m. 9 sul tratto a strada: entrambe le carreggiate hanno poi ai lati delle zone di rispetto, che ne aumentano l'ampiezza.

Nella parte a nord del Circuito, nella località chiamata: "*Il Bosco dei Cervi*„ il tratto stradale passa al di sotto della grande curva della pista, determinando un interessantissimo intreccio di passaggi che sarà una delle più caratteristiche ed emozionanti attrattive delle gare.

Il Circuito di Milano, unico al mondo per il suo duplice aspetto di strada e di pista, permetterà di valutare le qualità delle macchine in gara oltre che dal punto di vista della velocità, anche da quelli del rendimento, della resistenza e della ripresa.

UNA PASSERELLA SUL PERCORSO.

I lavori per la sistemazione del Parco a Circuito con tutti i servizi inerenti, sottopassaggi, tribune, cabine, segnalazioni, restaurants, parchi per automobili, motociclette, biciclette, ecc., sono stati compiuti con una rapidità che costituisce una delle più belle prove di iniziativa, di organizzazione e di lavoro.

Conchiusi gli appalti il 3 maggio, ed iniziati i lavori il 15 successivo, al 15 agosto il Circuito era finito ed al 20 si iniziavano le prove.

Per avere un' idea dell' importanza dell'opera compiuta, basterà pensare che si è dovuto provvedere ad un movimento di terra di 90.000 metri cubi per lo scavo e di 70.000 pel riporto; che si sono costruiti tre sottopassaggi, uno in ferro e due in cemento armato ed infine che si sono creati 100 mila metri quadrati di strada nuova, su fondo vergine.

Furono addetti ai lavori circa 3000 operai, 8 potenti betoniere, 200 carri a cavalli, e 10 autocarri.

Dalle cave di Bisuschio si rovesciarono ai cantieri 60 vagoni ferroviari al giorno.

La fabbrica di cemento " Montadon „ di Ponte Chiasso fu adibita per molto tempo esclusivamente alla preparazione del cemento speciale d' alta resistenza per la pavimentazione del Circuito e di tale cemento ne occorsero oltre 40.000 quintali.

Il Circuito, contornato dalla cornice meravigliosa di annose piante, ha dei punti interessantissimi nelle varie curve sopraelevate, nel sottopassaggio nel bosco e nel rettilineo d'arrivo. Delle tribune comode ed amplissime sono state costruite in queste posizioni più interessanti, per un complesso di 20.000 persone. Sul

LA GRANDE CURVA DELLA PISTA.

rettilineo d'arrivo, oltre la Tribuna d'Onore, sono state innalzate altre sei grandi tribune distinte, dalle seguenti denominazioni: *Lancia, Michelin, O. M., Bianchi, Fiat, Reinach.* Contro di esse, dall'altra parte del rettilineo d'arrivo, è posta la *Tribuna Belvedere* per coloro che vogliono assistere alla corsa dalla propria automobile.

Il pubblico troverà a sua disposizione i seguenti servizi:

Ristorante Tribune: servirà tre serie di colazioni a prezzo fisso con un minimo di 600 posti per serie.

Ristoranti e Buffets freddi dell'Associazione Mutilati e Combattenti.

Birrerie della Soc. Birra Milano, Bars, Buvettes, ecc.

Benzina: rifornimento con impianto di sicurezza, assicurato dalla Soc. Italo Americana pel Petrolio.

Telegrafi e Telefoni: in locali appositi, dietro le tribune.

LE MANIFESTAZIONI SPORTIVE

I Gran Premi che vedranno il loro svolgimento nei giorni 3, 8 e 10 settembre sul Circuito di Milano, sono indubbiamente i più importanti — per vistosità di premi e per numero di concorrenti — di tutti quelli che si correranno nel mondo intero nel 1922.

Ecco il programma delle manifestazioni sportive:

3 settembre - Gran Premio vetturette. - Premi L. 150.000, Km. 600 giri 60.

8 settembre - Gran Premio Motociclistico delle Nazioni, Km. 400 giri 40. - Premi L. 15.000.

10 settembre - Gran Premio d'Italia, Km. 800, giri 80. - Premi L. 350.000.

LE MAESTOSE TRIBUNE.

1° ottobre - Gran Premio d'Autunno, automobili sino a tre litri ed oltre i tre litri di cilindrata. - Premi L. 50.000.

Al *Gran Premio Vetturette* per macchine di 1 litro e mezzo di cilindrata e del peso massimo di 400 Kg. sono iscritte:

ITALIA.	FRANCIA.	GERMANIA.
1. Fiat I	1. Talbot Darracq I	1. Mercedes I
2. Fiat II	2. Talbot Darracq II	2. Mercedes II
3. Fiat III	3. Talbot Darracq III	3. Mercedes III
4. Fiat IV	4. Bugatti I	
5. O. M. I	5. Bugatti II	AUSTRIA.
6. O. M. I	6. Bugatti III	1. Austro Dailmer I
7. O. M. III	7. Bugatti IV	2. Austro Dailmer II
8. Chiribiri I		3. Austro Dailmer III
9. Chiribiri II		
10. Chiribiri III		

Al *Gran Premio delle Nazioni* (motociclette di 500 e di 1000 cilindrata) sono iscritte le più importanti case italiane, francesi, svizzere ed inglesi, con un complesso di 40 corridori.

Al *Gran Premio d' Italia* per macchine di 2 litri di cilindrata e del peso massimo di 650 Kg. sono iscritte:

ITALIA.		INGHILTERRA.	
1. Fiat I	Nazzaro	1. Sunbeam I	Chassagne
2. Fiat II	Bordino	2. Sunbeam II	Seagrave
3. Fiat III	Giaccone	3. Sunbeam III	Lee Guines
4. Bianchi I	Sadi Lecointe		
5. Bianchi II	Costantini	GERMANIA.	
6. Bianchi III	Conelli	1. Mercedes I	Sailler
7. Diatto I	Meregalli	2. Mercedes II	Lautenschlager
8. Diatto II	X	3. Mercedes III	Salzer

IL SOTTOPASSAGGIO NEL BOSCO.

FRANCIA.

1.	Rolland Pilain I	Guyot
2.	Rolland Pilain II	Hemery
3.	Rolland Pilain III	Wagner
4.	Rolland Pilain IV	Sadi Lecointe
5.	Talbot Darracq I	X
6.	Talbot Darracq II	X
7.	Talbot Darracq III	X
8.	Delage I	Thomas
9.	Bugatti I	Friedrich
10.	Bugatti II	De Vizcaya
11.	Bugatti III	Marco
12.	Bugatti IV	Monès Maury
13.	Ballot I	Goux
14.	Ballot II	Masetti

4.	Benz I	X
5.	Benz II	X
6.	Benz III	X
7.	Benz IV	X
8.	Heim I	Franz Heim
9.	Heim II	Arthur Henney
10.	Heim III	Reinhold Sthal
10.	Heim IV	Reinhold Sthal

AUSTRIA.

1.	Austro Daimler I	Y
2.	Austro Daimler II	X
3.	Austro Daimler III	X
4.	Austro Daimler IV	X

I SERVIZI LOGISTICI

Per evitare l'ingorgo dei veicoli alle porte d'accesso del Parco sono stati stabiliti vari ingressi a seconda delle provenienze:

Lombardia Orientale-Veneto-Emilia. — Porta S. Giorgio – Porta della Santa.

Lombardia Settentrionale — Porta Biassono.

Milano-Varesotto-Piemonte — Porta Vedano - Porta Monza.

(I signori automobilisti sono pregati di richiedere alla S.I.A.S. la *Carta del Circuito* - gratis).

Per recarsi al Circuito il pubblico ha a sua disposizione i seguenti mezzi:

Autotrasporti: sono istituite 5 linee tutte convergenti al Circuito in partenza da:

1. Milano – *(Loreto).* 2. Milano – *(Dazio Farini).*
3. Cusano. 4. Desio e Seregno. 5- Monza – *(Ferrovia).*

DETTAGLIO DEL SOTTOPASSAGGIO NEL BOSCO.

Ferrovie: Le Ferrovie dello Stato hanno concessa la riduzione dal 40 al 60 % a seconda della lunghezza del percorso. Richiedere i moduli in ogni stazione.
Tramvie: Tramvia elettrica Milano-Monza, con doppio binario con due colonne continue di corse consecutive. (Partenza: P. Venezia). Il tram di Porta Volta (Milano-Milanino) e quello elettrico di Porta Nuova a Cinisello sono entrambi collegati del servizio automobilistico Milanino-Circuito (Porta Vedano).

POSTI E INGRESSI

TRIBUNE: *O. M. - FIAT - LANCIA - BIANCHI - MICHELIN REINACH*

Posti a sedere numerati. Tessera di Socio valevole per le tre giornate (compreso l'ingresso al Parco) . . . . . L. 150.—

RECINTO TRIBUNE E BELVEDERE

Tessera di Socio valevole per le 3 giornate	L.	80.—
" " " " " il 3 Settembre . . . "		40.—
" " " " " l' 8 " . . . . "		20.—
" " " " " il 10 " . . . . "		60.—

(compreso l'ingresso).

GRADINATE SCOPERTE

Tessera d'ingresso 3 Settembre	L.	10.—
" " 8 " . . . . . "		10.—
" " 10 " . . . . . "		20.—

LA COSTRUZIONE DELLA PISTA.

INGRESSO AL PARCO DI MONZA

Biglietto d'ingresso per il giorno 3 Settembre . . . L. 10.—
„ „ „ „ 8 „ . . . . „ 5.—
„ „ „ „ 10 „ . . . . „ 15.—

Il biglietto d'ingresso dà diritto ai recinti popolari.

VEICOLI:

PARCHI BELVEDERE E AUTOVETTURE

Al Parco Belvedere non avranno accesso che le vetture da turismo munite di tessera di Socio Parco Autovetture Belvedere valevole per le tre giornate . . . . . L. 50.—
Ogni persona nell'autovettura, compreso il conducente, dovrà inoltre essere munita di regolare tessera pel Recinto Tribune Belvedere, come da prezzi sopra indicati.

RIMESSE AUTOVETTURE

Tessera permanente (valevole per le tre giornate) . . L. 40.—
Tessera giornaliera . . . . . „ 20.—

PRENOTAZIONI

I posti di Tribuna e di Recinto Belvedere possono essere prenotati, senza aumento di prezzo, presso le principali Sedi e Agenzie della *Banca Commerciale Italiana* e presso l'*Enit*, via S. Margherita 7, Milano.

N.B. - *Nei giorni di corsa i biglietti d'ingresso acquistati alle porte del Parco subiranno l'* **aumento** *del* **10** %.

MALUMORI BIASSONESI

Il Circuito di Milano nel R° Parco

Da: Emilio Romanò, *Blasonium* Memorie storiche e amministrative del Comune di Biassono, 2° min. 1928/29.

Il Circuito di Milano, nel R° Parco di Monza, è costruito interamente sul Territorio dei Comuni di Biassono e di Vedano.
I due Comuni che hanno ceduto tanta parte del loro territorio, non sono neppure nominati: Milano e Monza hanno usurpato un nome e una fama che doveva ricadere sui due dimenticati Comunelli! Ingiustizia della sorte! (Quando Emilio Romanò scriveva queste parole non era ancora avvenuta l'aggregazione dei territori di Biassono e Vedano nell'interno del Parco a Monza).

Il giorno 26 Febbraio 1922 si tenne in Monza alla Villa Reale la cerimonia per l'inizio dei lavori del Circuito di Milano ed il Sindaco di Biassono non potè intervenire perché ricevette l'invito troppo tardi; di che il Presidente dell'Automobile Club di Milano, Mercanti, fece le sue scuse al Sindaco con nota 1° Marzo, pregandolo di indagare e riferirgli da chi dipendeva il ritardo nella consegna dell'invito.

Il primo vantaggio negativo di Biassono per la costruzione dell'Autodromo, fu l'enorme deterioramento delle sue strade interne che davano accesso al Parco, nonché di quella di San Giorgio, per le quali passavano numerosi e pesanti autocarri col materiale necessario per l'Autodromo.

Il Sindaco mosse delle lamentele alla S.I.A.S. con nota del giugno, chiedendo che la Società si impegnasse al rifacimento del selciato deteriorato dai pesanti trasporti, e provvedesse inoltre al quotidiano inaffiamento delle strade di maggior percorso per togliere la polvere sollevata dagli autotrasportatori.

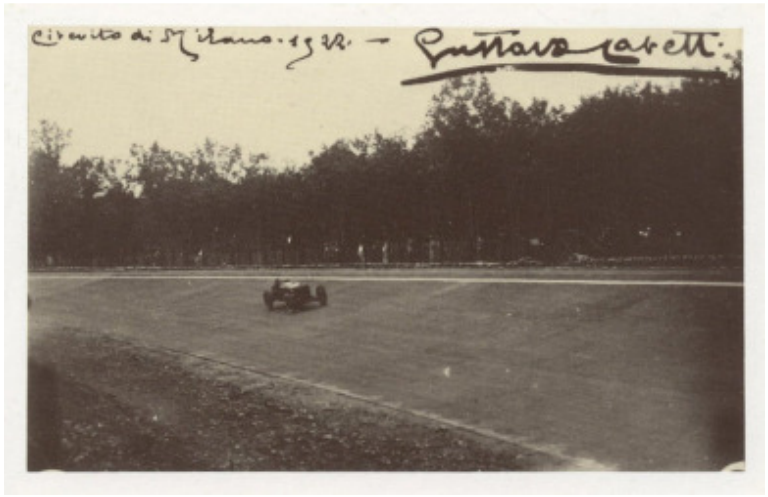
I lavori di costruzione delle piste e del circuito, condotti con ritmo accelerato, furono ultimati nell'Agosto del 1922, e nei giorni dal 3 al 10 settembre ebbe luogo la prima Settimana Sportiva col Grande Premio dell'Automobile Club, col Gran Premio d'Italia Vetturette, e col Gran Premio delle Nazioni per Motociclette, che si tennero rispettivamente nei giorni 3 - 8 e 10 Settembre.
Grande fu il concorso di pubblico e di forestieri per dette corse, e Biassono colle sue tre porte di accesso (San Giorgio - Biassono Lesmo - Biassono paese) fu il centro dal quale ebbe transito la maggior parte dei visitatori e delle automobili, e provvide a sue spese in detto anno, come anche nei successivi, pel servizio d'ordine, di segnalazione esterno, nonché all'innaffiamento stradale ed all'alloggio di oltre 200 carabinieri ed ufficiali relativi, nonché per i primi anni anche a quello di uno squadrone di cavalleggeri pel servizio intorno alle mura ed all'interno del Parco.

Nel 1929 venne aperta in territorio di Biassono una quarta porta di accesso alla Costa Alta per rendere più facile l'accesso e lo sfollamento delle automobili nei giorni di gare.

Ed ora qualche dato tecnico sul Circuito, e che ricavo da una pubblicazione della S.I.A.S.
"Il Circuito misura complessivamente Km. 10, è costruito entro il recinto settentrionale del Parco di Monza [e come già detto tutto su territorio di Biassono e Vedano].
Il Circuito è formato da un grande anello sistemato ad Autodromo con pavimentazione in calcestruzzo, della lunghezza di Km. 4,500, al quale, mediante un sistema di raccordi collegati da un doppio rettilineo e da un sottopassaggio alla grande curva Nord, è inserito un perimetro di Km.5,500.
Le due grandi curve della pista, del raggio ciascuna di m. 325 e la piccola curva del circuito stradale nell'interno della pista del raggio di m. 155 sono sopraelevate, e la loro elevazione è stata studiata per permettere una velocità oraria di circa Km. 180 nelle due grandi curve, e di Km. 120 circa nelle piccole curve del tratto stradale.
Le altre curve del circuito sono piatte, con una lievissima sopraelevazione tendente ad assicurare l'eventuale scolo delle acque dal solo lato interno.

STORIA AUTODROMO

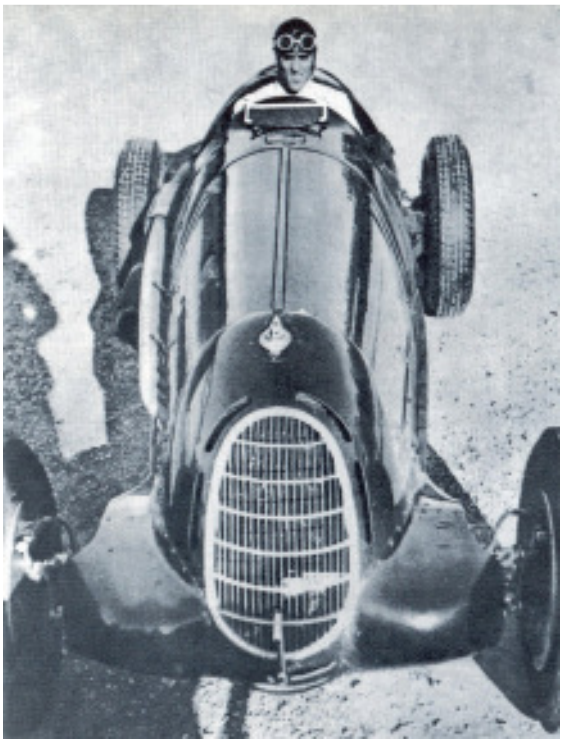
Nel 1929 le vetture gareggiarono soltanto per il Gran Premio di Monza che, per motivi di sicurezza, fu disputato usufruendo unicamente dell'anello d'alta velocità: Varzi su Alfa Romeo e Alfieri Maserati su Maserati toccarono per la prima volta i 200 chilometri l'ora nel giro più veloce.



Il medesimo anello fu utilizzato nel 1931 per un Gran Premio Monza motociclismo che fece registrare per merito del vincitore assoluto Taruffi su Norton, medie sul giro di quasi 170 chilometri orari.

Nel frattempo il presidente della Commissione Sportiva Automobilistica, l'appassionato mecenate siciliano Vincenzo Florio, aveva studiato un nuovo tracciato che lasciando inalterate le strutture del circuito, utilizzava parte del circuito stradale e la curva sopraelevata Sud, raccordate da un breve rettifilo e da due curve a 90'. Il cosiddetto "circuito Florio", dello sviluppo complessivo di circa 6.680 metri, fu impiegato anche dalle motociclette e nell'edizione d'ante guerra vi si corsero - tanto per le due quanto per le quattro ruote - i Gran Premi del 1938. Il circuito completo di 10 chilometri fu ripreso dalle auto da Gran Premio nel 1932 e 1933, anno in cui sulla curva sopraelevata Sud persero la vita a causa di una macchia d'olio tre grandi piloti come

Campari, Borzacchini e Czaykowski. Il triplice incidente mortale portò a una serie di scelte alternative, la peggiore delle quali deve ritenersi quella adottata nel 1934, anno in cui furono utilizzati settori comprendenti la curvetta Sud, la curva sopraelevata Sud, il breve raccordo del "circuito Florio" e metà del rettifilo delle tribune con una curva di ritorno da affrontare da fermo: sul circuito furono inserite due "chicanes" artificiali, il tutto con il risultato che le medie furono estremamente modeste. I vincitori Fagioli e Caracciola su Mercedes toccarono appena i 105 chilometri orari. Nei due anni successivi le automobili tornarono al "circuito Florio" costellato di "chicanes", nel 1937 si gareggiò sul circuito di Livorno e nel '38 si ebbe l'ultima esibizione sul "circuito Florio", caratterizzata dalla splendida vittoria di Tazio Nuvolari su Auto Union davanti alla forte squadra Mercedes.



Gran Premio d'Italia 1935. Nuvolari su Alfa Romeo 8 C di 3822 cc., con la quale arrivò secondo, dietro l'Auto Union di Stuck

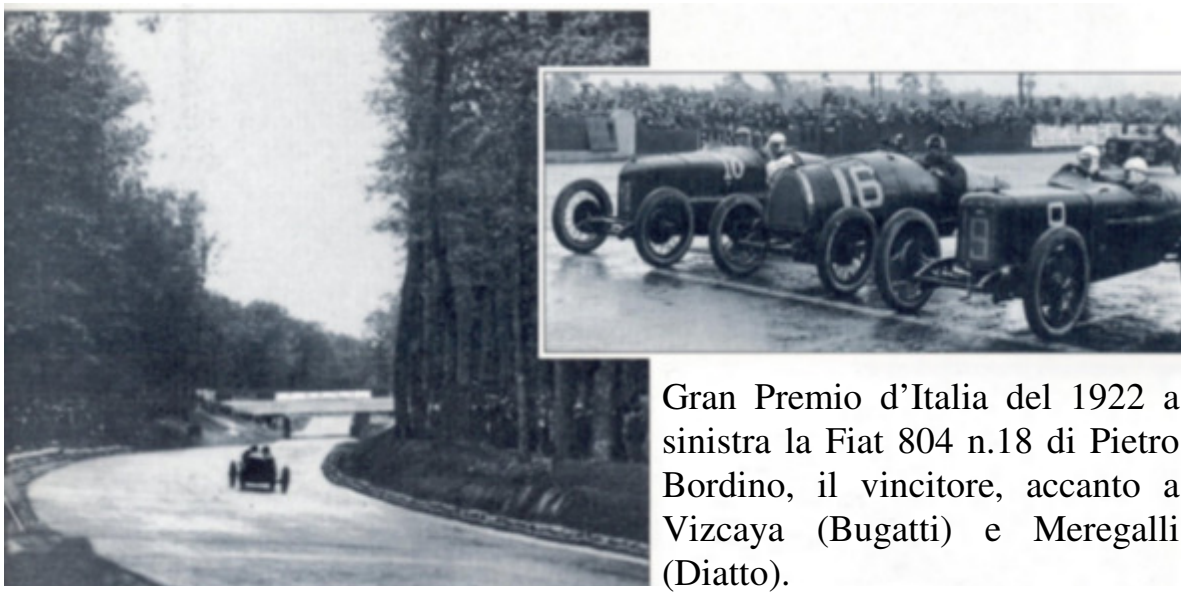
Nel 1938 fu messo in atto un ampio programma di modifiche dell'impianto che comprendeva il rifacimento del tracciato stradale, l'abbattimento delle due curve sopraelevare della pista di velocità, la realizzazione di una nuova e capace tribuna d'onore in cemento armato, di nuovi box e fabbricati di servizio, il rinnovamento degli impianti delle classifiche per il pubblico. I lavori cominciarono dopo la disputa del Gran Premio d'Italia a metà settembre e furono completati entro l'inizio della stagione sportiva successiva. Per quanto riguarda il tracciato stradale, il rettifilo centrale venne spostato più a ovest

e raccordato al rettifilo delle tribune mediante due curve caratterizzate da un raggio di 60 metri le quali, per via del tipo di pavimentazione, furono denominate "curve in porfido". Il nuovo tracciato misurava 6.300 metri e fu utilizzato fino a tutto il 1954.
La nuova tribuna, capace di 2.000 posti a sedere, con ristorante a piano terra e sovrastante torretta per i cronometristi, i trenta box di rifornimento ricostruiti in muratura, l'ingresso monumentale della pista, l'aumentato numero delle rimesse, il rifacimento o la costruzione ex-novo di fabbricati adibiti ai più vari compiti, costituirono il nucleo delle innovazioni apportate all'impianto nell'imminenza della seconda guerra mondiale.

Gran premio d’Italia 1950.
Gruppo di vetture alla corvetta in porfido; in testa al gruppo la Ferrari n.8 di Whitehead.

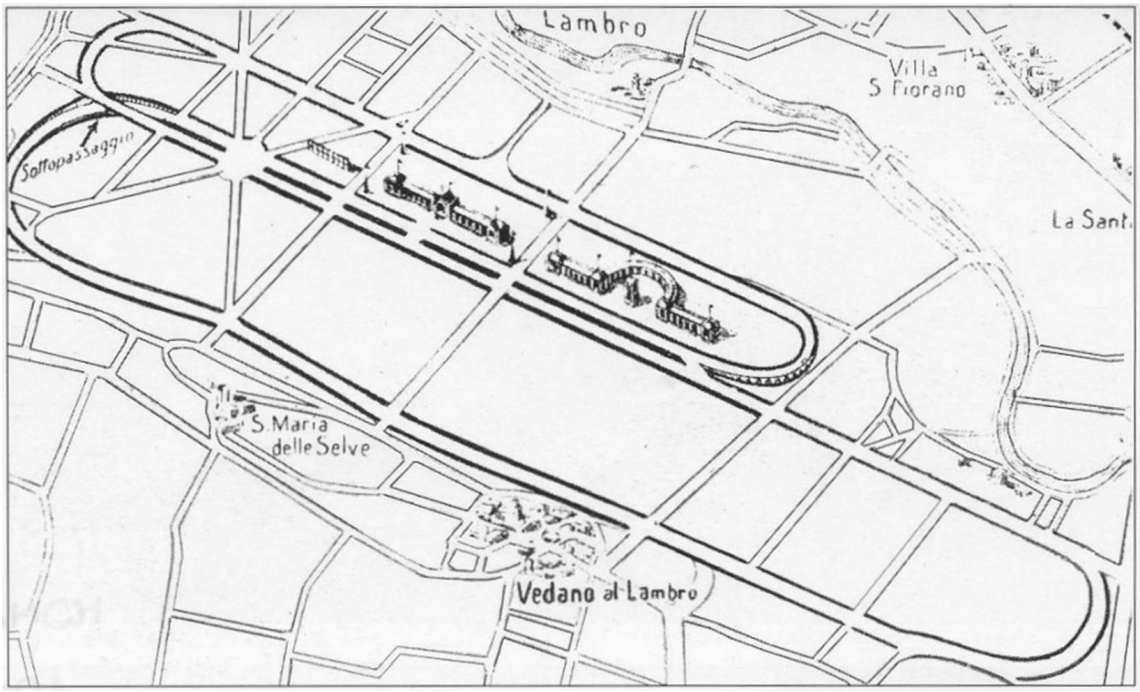
Il nuovo autodromo fu utilizzato soltanto in alcune giornate di prove, come quelle relative all'inedita Alfa Romeo 512 a motore posteriore e alla Bianchi 500 a quattro cilindri sovralimentata.
La guerra causò la sospensione di ogni attività e durante il periodo bellico l'Autodromo assunse le più svariate funzioni, tra cui quella di rifugio per gli archivi del Pubblico Registro Automobilistico, per alcuni uffici dell'Automobile Club Milano e perfino per le fiere sfollate dal giardino zoologico di Milano.
Nell'aprile del 1945 il rettifilo delle tribune ospitò una parata di mezzi corazzati alleati che ne sgretolò il fondo. Poco più tardi vaste aree, soprattutto nella zona meridionale del circuito, furono adibite a deposito di automezzi militari e di residui bellici. Di tale situazione anomala risentirono, oltre al manto stradale, anche i box, i vari fabbricati, le tribune; insomma, vi era rimasto poco di agibile. Il ripristino integrale dell'autodromo venne deciso dall'Automobile Club Milano all'inizio del 1948. Ancora una volta in un lasso di tempo molto breve - non più di due mesi - l'impianto venne restituito alla funzionalità originaria. Nella sua nuova veste l'Autodromo ospitò tutte le manifestazioni dal 1949 al 1954.

GALLERIA FOTOGRAFICA

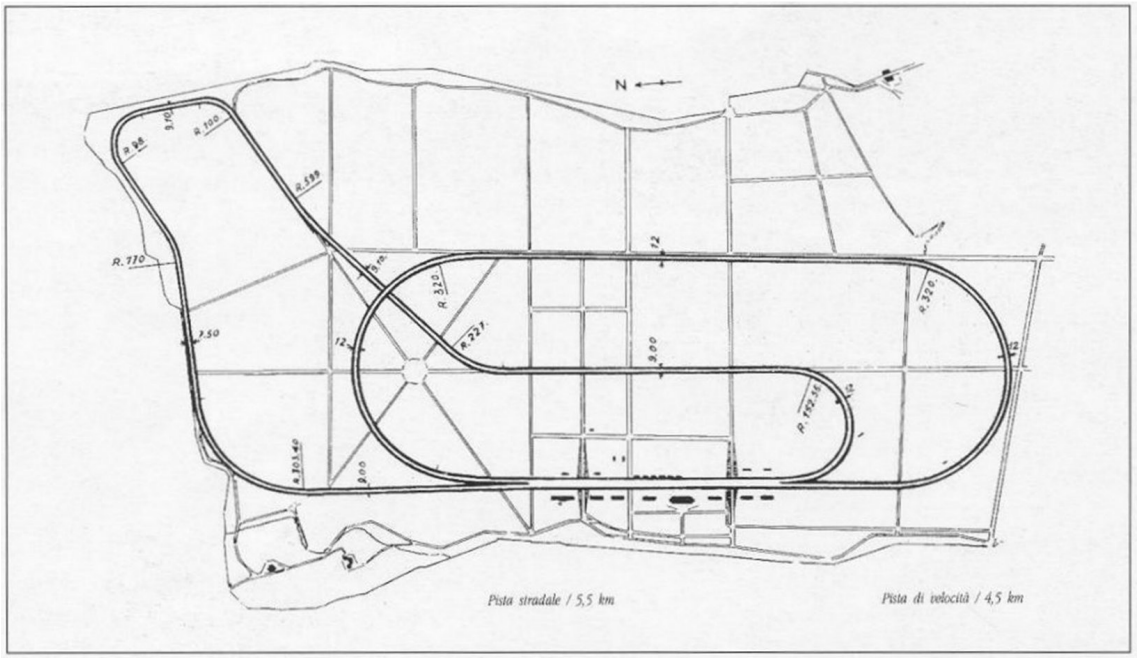


Gran Premio d'Italia del 1922 a sinistra la Fiat 804 n.18 di Pietro Bordino, il vincitore, accanto a Vizcaya (Bugatti) e Meregalli (Diatto).

La domenica del corriere
10 – 17 settembre 1922

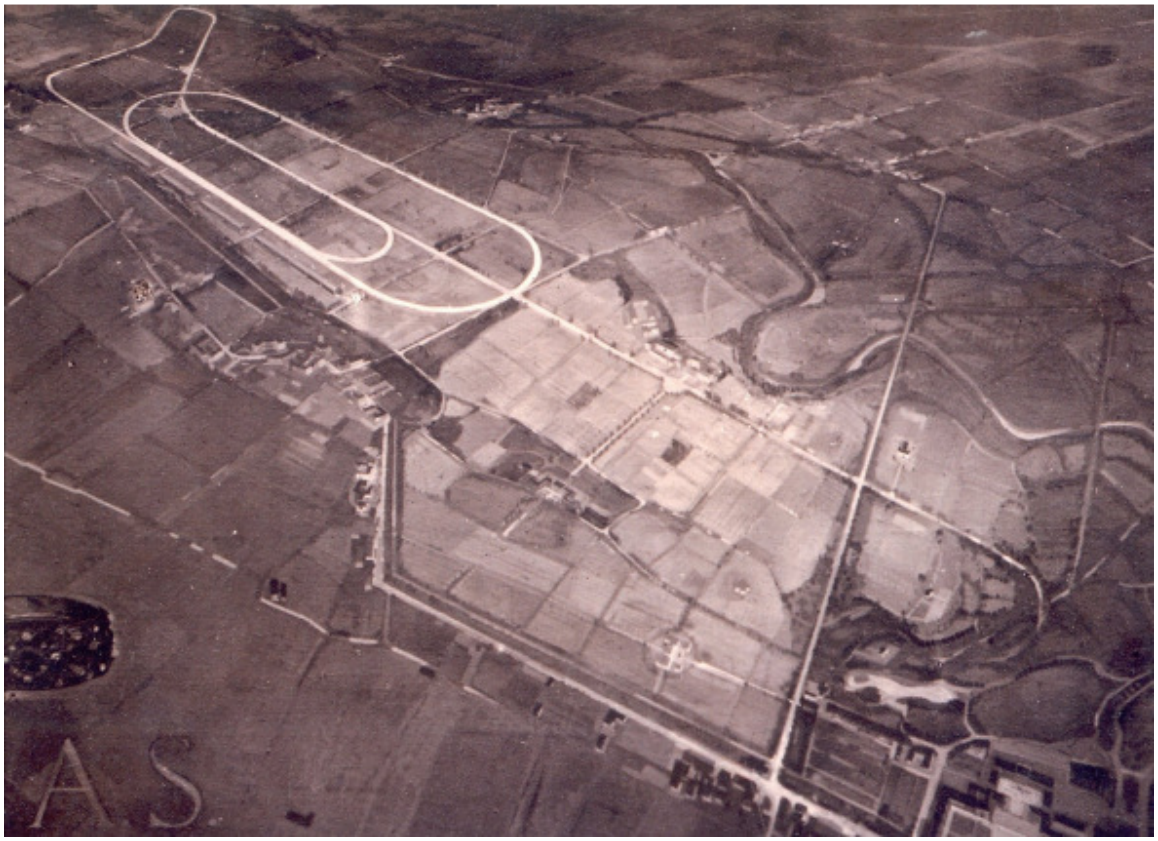


Il primo progetto dell'autodromo con uno sviluppo delle piste di 14 km



Pianta dell'autodromo come fu realizzato

Eccezionale fotografia aerea scattata nel 1922 dal dirigibile. Si vede l’intero tracciato dell’autodromo con le due piste, quella stradale e l’anello di alta velocità.
La fotografia mostra anche un parco quasi completamente “nudo”, pochissimi alberi e tanti campi coltivati.



9 SETTEMBRE 1928

Nel corso del Gran Premio d'Europa, vinto da Luigi Chiron su Bugatti, seguito da Achille Varzi su Alfa Romeo e da Tazio Nuvolari su Bugatti, si verificò un gravissimo incidente provocato dall'uscita di strada del campione d'Italia Emilio Materassi su Talbot. L'incidente provocò la morte dello stesso pilota e di un gran numero di spettatori. Biassono fu colpita con la morte del piccolo Luigino Perego di anni tredici, figlio del Podestà Cav. Paolo Perego.

Il Segretario Comunale di Biassono Rag. Emilio Romanò, scrisse su "*Blasionum* Memorie storiche e amministrative del comune di Biassono. 2ª min. 1928/29", un'accorata descrizione degli avvenimenti.

- 453 -

5=

9 Settembre 1928

Una grave sciagura, una sciagura senza precedenti in Italia si è abbattuta sull'Autodromo di Monza il giorno 9 Settembre 1928, in occasione del Gran Premio di Europa. Il solo annunzio gettò nella costernazione e nel dolore ogni cuore. Il corridore Emilio Materassi, sul grande rettilineo delle Tribune, ha deviato, si è staccato ed è precipitato colla macchina lanciata ad oltre 200 chilometri sulla folla che assiepava fino il ciglio del parterre delle tribune. Una strage! diciotto morti raccolti sul terreno, compreso il guidatore, e ventisei feriti, dicono tutta la entità della sciagura.

Fu pur troppo fra i feriti più gravi, morto dopo tre giorni di indicibili dolori, vi fu anche un figlio del Cav. Paolo Perego Podestà di Biassono, e precisamente Luigino Perego di anni tredici!

La corsa procedeva interessantissima, seguita dal pubblico in emozione per la magnifica corsa dei corridori, e non senza un'ombra di apprensione a loro riguardo, per la velocità fantastica a cui si lanciavano.

Alle ore 11.36 un bolide rosso devia bruscamente a sinistra, verso il lato esterno della pista, rotolando di traverso, si solleva in alto, saglendo ancor più in alto il pilota, e sbalzando oltre il fossato, irrompe nel parterre gremito di folla, falciando le prime file. La scena è fulminea. - Impossibile esprimere l'angoscia degli spettatori impietriti dallo spavento!

454 -

Poi un urlo di raccapriccio si leva da ogni parte, confondendosi colle grida dei feriti. La bufera è passata con uno schianto sinistro. Poi la folla, che ha istintivamente fatto largo alla raffica, supera il primo attimo di sbigottimento e d'incertezza, come dinanzi ad un evento irreale, ed accorre da ogni parte.

I più animosi dei vicini rimasti incolumi, rendendo si conto della eccezionale gravità dell'avvenuto, organizzano alla meglio i primi soccorsi. Ma i caduti sono molti; lo spettacolo terrificante! Per una lunghezza di cinquanta metri il suolo è cosparso di corpi inanimati.

Volontari, militi, camicie nere, Autorità, tutti si prestano con ammirevole slancio e con virile forza d'animo. I feriti sono raccolti immediatamente e portati all'Ospedale su Autoambulanze, su un torpedone, su vetture private.

Ma per molti ogni soccorso è vano, ben diciotto sono le vittime rimaste sul colpo; ed ove pure trasportate all'Ospedale, sono deposte nella camera mortuaria.

Una fila interminabile di automezzi passa veloce per la città col suo carico doloroso ed il suo passaggio solleva un sentimento unanime di rimpianto e di angoscia.

Parecchi dei feriti sono riconosciuti gravissimi dai sanitari e chi muoiono dopo poche ore, portando così a Ventuno il numero delle vittime, ma purtroppo si dispera di poter salvare il figlio del Podestà Cav Perego, che è il più grave dei feriti rimasti in vita.

Morti e feriti vennero visitati da tutte le Autorità di Monza e Milano ed anche dal Cardinale Arcivescovo Tosi che benedisse tutte le salme ed ebbe pei feriti parole di conforto e

- 455 -

rassegnazione cristiana.

I funerali delle prime ventuna vittime ebbero luogo lunedì 10 settembre alle ore 18 partendo dall'Ospedale civico, ed assunsero una imponenza eccezionale.

Lungo le vie destinate al passaggio del corteo le finestre, i balconi sono gremiti di folla: sui marciapiedi la circolazione è impossibile. Ovunque è un segno di cordoglio, tutti i negozi sono chiusi. L'anima della città è tutta sera nel tributo commosso alle vittime ch'essa ha ospitato in un ora di gioia, che doveva essere l'ultima della loro vita. Oltre quarantamila persone assistono allo sfilare del funebre corteo.

Dopo la cerimonia religiosa all'Ospedale e l'assoluzione data alla Salma, ad una ad una le bare sono poste su prolunghe di artiglieria parate a lutto, ricoperte di fiori, ed il corteo lentamente si snoda.

Esso è aperto da reparti della Milizia, vengono poi corone portate a braccia da valletti della Città di Monza, seguono le rappresentanze di Associazioni con bandiere, gruppi di fascisti, avanguardisti, balilla, piccole italiane, indi il Clero. Infine le ventuna prolunghe fiancheggiate da militi e da carabinieri in gran tenuto, e dopo lo stuolo veramente imponente delle Autorità. Poi vetture cariche di corone: una trentina fra carri, furgoni, vetture ed automobili, infine una folla di tutti i ceti sociali, affranta dalla stessa ristessa commozione.

La sfilata del corteo è durata due ore: pareva che la triste teoria dei carri, che si snodavano nel lento ritmo di marce funebri non dovesse più finire. Quando il Corteo arrivò al Cimitero, calavano le ombre della sera. .....—

456 -

La notte dell'undici Settembre, anche il Luigino Perego cedette alle straziante sofferenze e spirò! Intorno al suo letto di dolore sono rimasti sino all'ultimo i genitori ed alcuni parenti, sempre sorretti dalla speranza che la scienza riuscisse a strappare il loro piccolo caro alla morte, ma purtroppo tutte le cure furono vane.

Colla morte del Perego il triste elenco delle vittime sale a Ventidue!-

Giovedì 13 Settembre vennero tributate imponenti onoranze funebri al piccolo Luigino Perego.

Al Mattino nella Chiesa dell'ospedale Umberto I. di Monza ebbe luogo un solenne Ufficio funebre con Messa da Requiem celebrata dal Parroco Don Adolfo Salviani. La Capella era gremita di persone; oltre i Famigliari molte Autorità presenti. Sul frontale della Chiesa una bella e commovente epigrafe. - La funzione religiosa si svolse tra il più religioso raccoglimento, ed al suo termine la bara venne posta su un furgone per il trasporto a Biassono, seguito da numerose automobili in pietosa scorta.

I funerali a Biassono ebbero luogo alle ore 16. Per tempo una folla di amici e conoscenti cominciò ad affluire da Monza e dai paesi, per dare al Cav Perego nell'ora triste, il conforto della loro presenza -

Dai principali edifici sventolavano le bandiere abbrunate, e tutte le case recavano un segno di lutto. - La Salma era stata deposta nel Vecchio Palazzo Verri dove l'atrio venne trasformato in Camera ardente. - Una lunga teoria di persone era quivi sfilata nelle ore precedenti a rendere un ultimo omaggio alla Salma del Compianto Luigino Perego.

Al funerale partecipò uno stuolo di Autorità:

Podestà di Monza e quelli della zona Brianteo, Segretario politico di Biassono e quelli dei paesi vicini, Rappresentanze di Banche, Associazioni, e del Collegio Rosmini di Domodossola presso il quale il Perego studiava; ed una folla di amici, di conoscenti, di popolo. - Numerose le bandiere di Enti e associazioni - Corone del Comune e fascio di Monza e dell'Automobile Club di Milano, delle associazioni di Biassono, di famiglie amiche, di Banche, dei Dipendenti del Comune di Biassono, degli Esercenti.

Il Parroco Don Francesco Beretta benedice la Salma ed il corteo si svolge verso la Parrocchiale, compiendo un percorso sufficiente a svolgerlo. L'aperto da vetture con corone: seguono l'Asilo - le Piccole Italiane - i Balilla - le scuole elementari, le Angioletti - Figlie di Maria e Confraternite religiose - il Clero. - Il Carro è fiancheggiato dai Carabinieri in grande uniforme e dai Militi di Biassono: reggono i Cordoni i compagni dell'Oratorio.

Dietro il feretro i genitori ed i parenti ed una colonna interminabile di popolo e di amici. Il Corteo è chiuso da Rappresentanze, con gagliardetti e Vessilli, delle associazioni patriottiche e politiche di Biassono e Monza, e dei Comuni di Biassono - Velasco al bando e Lissone

La Chiesa è severamente addobbata a lutto. Sopra la porta centrale un cartellone con la scritta:

A DIO BUONO
IL SACRIFIZIO
A Luigino Perego

Preci

La cerimonia dell'assoluzione è particolarmente toccante, perchè l'anima del Popolo è unita al Clero nella liturgica preghiera.

Terminata la cerimonia religiosa il corteo s'avvia al cimitero. Quivi il Parroco ed il Vice Rettore del Collegio

- 458 -

Rossini diedero l'ultimo commosso saluto al povero estinto. La bara venne quindi calata nella fossa, nella pace eterna!.

La fiumana dei carri funebri muove dall'Ospedale (Fot. G. B. Crippa).

Luigino Perego

RINGRAZIAMENTI

Si ringrazia per la collaborazione i Signori **Lori** e **Mario Acquati** di Biassono

INDICE

PANORAMA STORICO 2
UN'OPERA GRANDIOSA COSTRUITA IN SOLI 110 GIORNI 3
MALUMORI BIASSONESI 11
STORIA AUTODROMO 13
GALLERIA FOTOGRAFICA 16
9 SETTEMBRE 1928 19
RINGRAZIAMENTI 26

Illustrazioni :

Pubblicazione non periodica a cura del GRAL
Gruppo Ricerche Archeostoriche
del Lambro c/o Museo Civico di Biassono "Carlo Verri"
via San Martino, 1 - I-20046 BIASSONO MI