

A: dott. Massimo Bray  
Ministro per i Beni e le Attività Culturali  
via del Collegio Romano, 27  
00186 ROMA  
ministro.segreteria@beniculturali.it

arch. Antonia Pasqua Recchia  
Segretario Generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
via del Collegio Romano, 27  
00186 ROMA  
sg@beniculturali.it

dott.ssa Maddalena Ragni  
Direttore Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee (MIBAC)  
via di San Michele, 22  
00153 ROMA  
dg-pbaac@beniculturali.it

dott.ssa Caterina Bon Valsassina  
Direttore Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia  
corso Magenta, 24  
20123 MILANO  
dr-lom@beniculturali.it

arch. Alberto Artioli  
Soprintendente per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Milano  
piazza Duomo, 12  
20122 MILANO  
sbap-mi@beniculturali.it

Da: Comitato Velodromo Vigorelli  
c/o Daniele D'Aquila  
via Jacopo Palma, 14 - 20146 Milano  
comitato.velodromo.vigorelli@gmail.com

Milano, 29 maggio 2013

*(raccomandata anticipata via mail)*

**oggetto: richiesta di tutela per il Velodromo Vigorelli di Milano**

Egregio sig. Ministro, egregi Signori,

con la presente le Associazioni firmatarie della presente, costituendosi in Comitato di fatto per la tutela del Velodromo Vigorelli, chiedono al Ministero per i Beni e le Attività Culturali di intervenire per fermare la scelta del Comune di Milano relativa alla demolizione della pista in legno all'interno dello storico impianto denominato "Velodromo Vigorelli". Tale demolizione è prevista nel progetto vincitore del bando "concorso di idee per il Vigorelli", indetto dallo stesso Comune di Milano nel secondo semestre 2012, con preselezione entro il 4.12.12 e consegna dei plichi da parte dei finalisti entro il 26.03.2013.

**Il Velodromo Vigorelli e la sua pista, che ne è l'elemento più caratterizzante, quasi unico al**

COMITATO VELODROMO VIGORELLI c/o Daniele D'Aquila via Jacopo Palma, 14 - 20146 Milano

**mondo, sono un monumento e come tali, per la memoria storica che rappresentano, devono essere tutelati, non disgiuntamente.**

Quella del Vigorelli, è una bella storia, che sta rischiando un gran brutto epilogo. Momenti di gloria prima e dopo la guerra, nove lunghi anni di pausa dal '75 all'84, fino al gran finale con i primi allenamenti di Moser nell'84 per il suo record dell'ora conquistato a città del Messico. Poi il crollo, in tutti i sensi. La nevicata dell'85, la sostituzione della vecchia tettoia crollata sotto il peso della neve con l'attuale pensilina a sbalzo, il restauro di tribune, facciate e pista tra il '96 e il '98. Da citare anche l'insurrezione popolare contro le corse dei cani, capitanata da Mario Fossati. Da ricordare alcuni tra i più grandi concerti: Beatles nel 1965, il tragico tentativo dei Led Zeppelin nel 1971, Carlos Santana nel '77 e i Dire Straits nel 1981.

Dieci i record dell'ora sulla velocissima pista del Vigo, il primo di Giuseppe Olmo a soli tre giorni dall'inaugurazione nel 1935 (45.090km), battuto sette anni dopo quindi nel '42 da quello di Coppi (45.871km), superato nel 1956 da Anquetil (46.159km), fino al secondo record di Riviere nel 1958 (47.346). Per superare il muro dei 50km si deve aspettare Moser e la teoria vincente di correrlo in quota, a Città del Messico, risultato 51.151km, con allenamenti iniziati al Vigorelli.

L'attività della pista è stata viva fino al 1975, poi, ciclisticamente, mai più nulla di significativo. Mai nessuno aveva però pensato di distruggere la pista conservando la struttura dell'impianto. Sarebbe semmai da fare il contrario, tenere la memoria della pista che restaurata potrebbe certamente avere nuova vita e ammodernare tutto il resto in nome della redditività che potrebbe derivare da una efficiente polifunzionalità, che non escluda in alcun modo il ciclismo, con una pista fissa e non con la promessa di una pista che all'occorrenza potrà essere montata solo per le grandi kermesse internazionali.

Sulla base della nostra esperienza, avendo partecipato attivamente al recupero dell'impianto e della pista, avvenuto nel '97-'98 a seguito della raccolta di 10.000 firme nel settembre '95, riteniamo che quanto affermato relativamente allo stato di ammaloramento della pista e della sottostante struttura in legno che la sorregge, debba essere oggetto di più approfondita analisi tecnica, prima di decretarne con sufficienza l'impossibilità e l'eccessivo onere economico derivante dal suo recupero.

Oggi la pista non è più "ammalorata" rispetto a quanto lo fosse nel 1995. Allora si era provveduto alla sostituzione di parte dei listelli (interamente rifatta la fascia del riposo, più esposta alle intemperie in quanto fuori dalla superficie della tettoia), con un costo approssimativo di 500 milioni di lire. La struttura portante, anch'essa in legno era stata giudicata in ottimo stato. Sarebbero da rifare le valutazioni di staticità elastica della struttura (teneva moto del peso di 1200kg che giravano in curva a 70-80km/h).

Il legno è certamente malmeso, d'altra parte non è mai stata fatta la regolare manutenzione, necessaria ogni 18-24 mesi per la buona conservazione del manufatto in legno, ma non è irrecuperabile e nell'economia del recupero totale, questo capitolo di spesa inciderebbe in modo decisamente modesto.

La pista attuale è inadeguata solo per Olimpiadi e Campionati del Mondo, che si corrono su piste da 250 m, ma a fini di competizioni nazionali e internazionali e di allenamento per tutte le categorie agonistiche e per il mondo amatoriale (gare e allenamenti), la pista rimessa in pristino rappresenterebbe un'ottima opportunità per il futuro dell'impianto e una risorsa per la città.

Vero anche che per la redditività e l'autosufficienza dell'impianto lo stesso debba essere convertito alla polifunzionalità, che non escluda però in alcun modo, come già detto, il ciclismo.

Una pista montata all'occorrenza solo di grandi kermesse e poi stoccata in qualche capannone, oltre ad essere estremamente costosa dal punto di vista della gestione, non consentirebbe la pratica quotidiana del ciclismo su pista e finirebbe con l'ammalorarsi precocemente.

Il ciclismo, la pista, la bicicletta in tutto il mondo, Italia inclusa, sta crescendo come tendenza, come modo di vivere sobrio e sostenibile, come emblema di salute e benessere personale e ambientale. Milano sta finalmente realizzando che con la ciclabilità non solo ci si può convivere, ma si può migliorare la qualità della vita di tutti, anche di quelli che non pedalano.

In conclusione, le associazioni ciclistiche milanesi, sportive e non sportive, che sottoscrivono questa lettera, estesa a tutte le associazioni che vorranno aderire, **chiedono che il Ministero per i Beni e le Attività Culturali possa intervenire e salvare dalla demolizione una memoria storica del ciclismo internazionale come è la pista del Vigorelli** e si mettono a disposizione per un eventuale incontro di approfondimento.

### **Comitato Velodromo Vigorelli**

#### *Adesioni:*

Gruppo "Rivogliamo il Vigorelli!" Daniele D'Aquila (portavoce) Filippo Grifoni (portavoce)	SC Genova 1913 ASD - Milano Ubaldo Albini (presidente) Stefano Peruch (vicepresidente)	Turbolento ASD - Milano Paolo Tagliacarne (presidente)
--	--	---

Ciclistica Squadra Corse ASD - Milano	Marcello Scarpa - presidente
AMOVA - ass. medaglie d'oro al valore atletico ANAAI - ass. naz. atleti azzurri d'Italia	Marino Vigna - portavoce
AVIS Nokia Siemens Network ASD	Luigi Vidali - presidente
Biciclette Doniselli Milano	Marcello Doniselli - titolare
Campagna #SalvaiCiclisti	
Cicli Esposito - Milano	Massimo Esposito - titolare
Cicli Rossignoli - Milano	Giovanna Rossignoli - titolare
Comitato Pro Velodromo P.Baffi - Crema	Luciano Ricci - portavoce
Gruppo Srl (Cinelli & Columbus)	Antonio Colombo - presidente
ISDC Team Pezzetti ASD - Milano	Enrico Pezzetti - fondatore e presidente
Masi Alberto Biciclette - Vigorelli	Alberto Masi - titolare
Miraggio Assoc. Culturale / CicloBarona	Giovanni Torrani - presidente
Molla Buni! ASD - Milano	Ferdinando Pertusio - presidente
MTB Milano Trail Bike ASD	Anna Salaris - presidente
Team 99 ASD - Milano	Michele Landi - presidente
Team Galbiati Corsico ASD	Carlo Barlassina - presidente Rossella Galbiati - direttore tecnico
Team UCSA ASD - Milano	Marco Bardazzi - presidente Roberta Nogara - direttore tecnico
UBM - Urban Bike Messengers - Milano	Roberto Peia - fondatore e presidente
Upcycle - Milano Bike Café	Matteo Bartolomeo - socio e AD
Zanazzi ASD - Milano	Renzo Zanazzi - fondatore Filippo Zanazzi - presidente