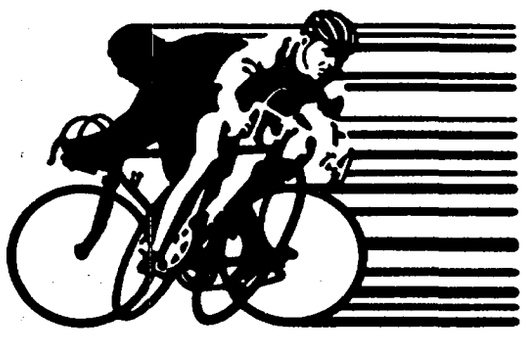


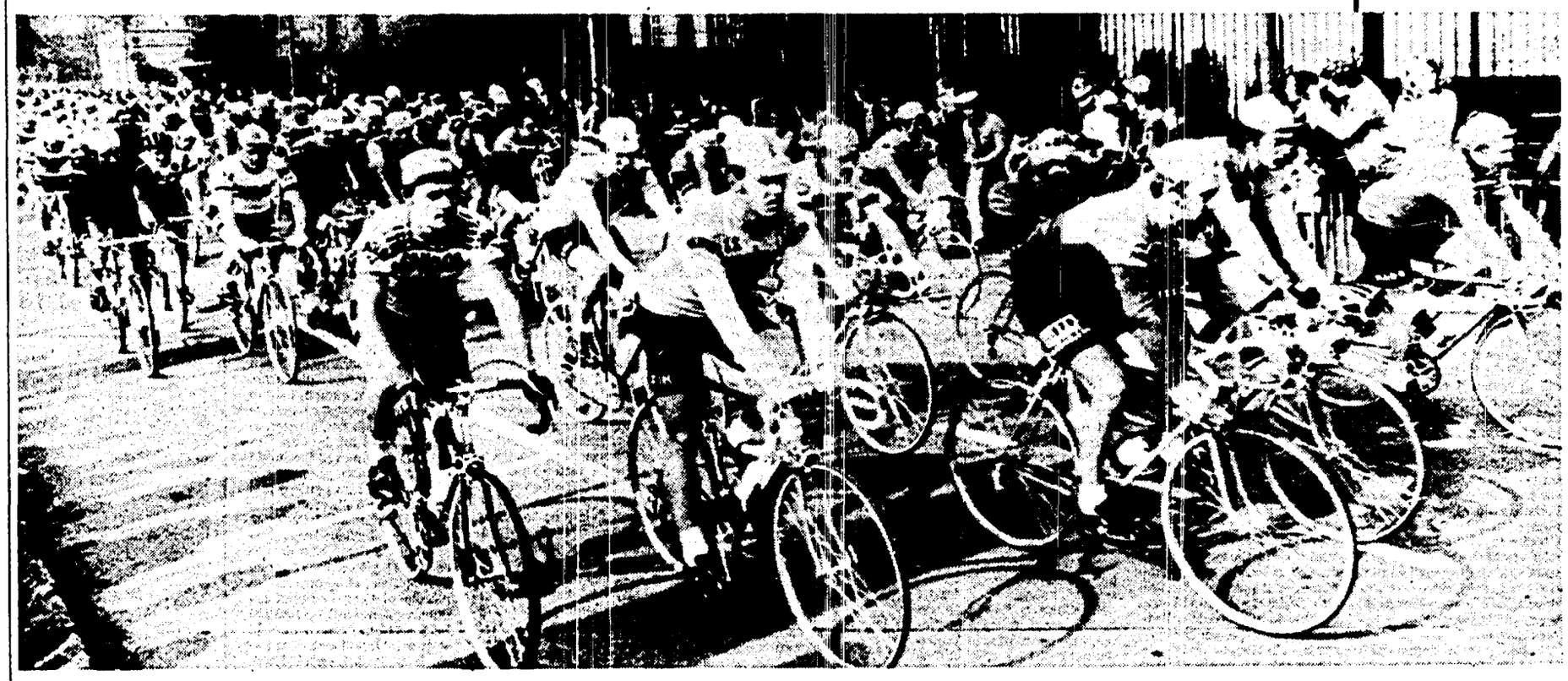
Con «l'Unità» al 73° Giro d'Italia

Gli anni Quaranta
Prima del conflitto la grande sfida tra Coppi e Bartali

Gli anni Sessanta
Quando il Giro e il Cantagiro portavano l'Italia in strada

Gli anni Ottanta
Il rilancio della bicicletta con il boom dell'ecologia

OGGI
DOMANI
GIOVEDI'



L'uomo in bici fa ancora spettacolo

GINO SALA

Buon giorno al settantatreesimo Giro d'Italia che partirà venerdì prossimo da Bari per terminare il 6 giugno a Milano. Buongiorno per tutti i giorni di competizione che saranno 20 per una distanza complessiva di circa 3500 chilometri. Al di là di certi giochi e di certi interessi, *il mio augurio è sincero perché questa è* una storia lunga e bella, di grandi vicende agonistiche e umane, di forti tradizioni, amata dalla gente che ancora oggi è solidale con la fatica dei ciclisti. Le passioni di oggi non sono più quelle di ieri, forse perché sono cambiati i tempi e sono cambiati i protagonisti, forse perché siamo meno semplici e più egoisti, ma un uomo solo al comando fa sempre sensazione, una corsa a briglie sciolte riporta il pubblico sulle strade e davanti ai televisori. È stato così nelle classiche di primavera grazie ai successi di Bugno e Argentin, così anche nel Giro delle Regioni per dilettanti, quando nella tappa di San Piero in Bagno il nostro Roberto Caruso ha coronato una fuga solitaria di 60 chilometri, quando l'austriaco Hauer è andato sul podio di La Spezia dopo una settimana di ciclismo gagliardo, sostenuto dalla generosità e dal coraggio dei suoi cento e più concorrenti.

Dunque, l'uomo in bicicletta fa ancora spettacolo e la maglia rosa è un simbolo che brilla dal 1909. L'ultimo campione che l'ha indossata è stato Laurent Fignon che si ripresenterà col favore del pronostico. L'anno scorso gli ha tenuto testa Giupponi, un duello che viene riproposto dalla fantasia popolare, dagli spettatori che incontreremo al sud, al centro e al nord di un tracciato piuttosto severo. Dico sulla carta perché non sappiamo se tutte le montagne saranno percorribili e mi riferisco in particolare ai passi dolomitici. Non c'è il Gavia, stavolta, non c'è lo Stelvio, ma ci sono vette che col maltempo si renderebbero invalicabili, perciò spero che Torriani abbia valide alternative, spero che non si ripeta la farsa del Giro '89, quando via il Gavia, si è rimasti fermi a Trento. Spero anche che la commissione tecnica tenga fede ai suoi principi, a un regolamento che impone la verifica dell'intera impalcatura. Troppe volte sono stato testimone di gravi infortuni dovuti alla leggerezza dell'organizzazione e alla mancanza di prevenzione degli organi federali, perciò chi deve controllare non venga a patti col padrone del vapore. I corridori hanno il dovere di onorare la bandiera, ma anche il diritto di sentirsi protetti nella loro avventura.

Fignon sarà veramente l'uomo di punta? Il francese avrà lo stesso spessore della scorsa stagione? Non è un ciclismo di certezze assolute, il dopo Hinault non permette al cronista di andare sul sicuro e un interrogativo ancora più grosso è legato al nome di Lemond, campione lontanissimo dalla buona forma nelle prove di marzo e aprile. Giustificata l'aspettativa per i vari Mottet, Zimmermann, Rooks, Theunisse, Konychev e Lejarreta. Gli italiani? Mi chiedo cosa potrà combinare Giupponi trovandosi con un motore a basso regime, cioè con una scarsa preparazione dopo l'incidente primaverile. I nostri non vincono dal 1986, da quando Roberto Visentini mise in riga Saronni, Moser e Lemond. Proprio Visentini potrebbe risorgere approfittando del silenzio che lo circonda. Ricordiamoci del buon Giovannetti (un milanese accasato in Spagna) e non dimentichiamo che la gente chiama Bugno, chiama un ragazzo che un anno fa è rimasto fra le pieghe del plotone, clamorosamente assente da tutte le fughe importanti e soltanto ventitreesimo nella classifica finale. Colpa anche di chi lo ha tenuto nella bambagia. Già, nel discorso c'è la povertà mentale di quei tecnici che invece di galvanizzare gli atleti, suggeriscono prudenza col risultato che sappiamo. Guai per chi si adatta, per chi non osa: alla fine l'attendismo non paga, anzi distrugge.

Gianni Bugno è un pedalatore fisicamente dotato per imporsi su qualsiasi terreno. Purtroppo dopo un'esaltante Milano-Sanremo lo abbiamo visto sovente in coda al gruppo, sovente distratto e pensieroso, cose che non potrà permettersi nel Giro, pena una solenne bocciatura. Gianni è a un bivio. Per anni l'abbiamo atteso, ben conoscendo le sue possibilità, per anni ha tradito le aspettative, per anni le saltuarie vittorie hanno dimostrato che nelle sue gambe c'è il fuoco per ben altre esplosioni. Caro Bugno, devi accendere la miccia della battaglia con perfetta convinzione. Caro Fondriest, sei bloccato da un malanno al ginocchio sinistro e senza di te il Giro mancherà di un cavallino delicato, ma estroso, capace di qualche bella impennata. Non avere fretta nella guarigione e tornerai a sorridere.

Il favorito era Ginettaccio ma un ragazzino di vent'anni, Fausto Coppi, lo fregò sull'Abetone

1940, ecco il «naso triste»

FOLCO PORTINARI

Su questo punto le cronache non hanno dubbi e non ne ha nemmeno la Storia: il 1940 è, per l'Italia, l'anno dell'entrata in guerra. Un evento che cancella drammaticamente ogni altro possibile. Ma per la memoria privata e personale le cose stanno proprio così? E per tutti? Dico questo perché il 1940, per me, per la mia memoria, è innanzi tutto l'anno della mia prima bicicletta. Mio padre me la regalò perché avevo superato la terza ginnasiale con buoni risultati (i buoni risultati continuarono negli anni *successivi, i regali no,* anche questo ricordo).

Si trattava di una Legnano superleggera, con cambio, un po' meno di mille lire, se non sbaglio. Fu però anche un saggio impiego di capitale non solo e non tanto perché avrebbe resistito fino al 1955, ma perché quella bicicletta sarebbe diventata presto l'unico mezzo di trasporto consentito dagli eventi maggiori, quello che mi permise per qualche anno di raggiungere la città e la scuola dal mio paese. Qualcosa, dunque, di facilissimamente sublimabile, da trasformare in simbolo.

Che fosse una Legnano non era casuale. Fu una scelta. Per gli anziani addetti ai lavori o *appassionati di ciclismo* una scelta rivelatrice. Ero tifoso di Bartali che, come si sa, correva con e per la Legnano. Ergo...

Anche quell'anno, benché mezza Europa fosse coinvolta nella *blitzkrieg* si sarebbe corso il Giro d'Italia, 20 tappe per 3.500 chilometri. Il favorito, manco a dirlo, era sempre lui, Gino Bartali non ancora Ginettaccio. Si andava sul sicuro, specie adesso che in squadra c'era un ragazzotto di appena 20 anni, un piemontese delle parti di Girardengo, che gli sarebbe stato di aiuto, sotto la guida di Pavesi. Si chiamava Fausto Coppi e non compariva nelle figurine. Men che meno dava nome a una biglia nei gran circuiti scavati dai bambini nella sabbia delle spiagge. «Facciamo che io ero...». Beh, Coppi non c'era.

Nel 1940 il Giro si corse in tempo perché una volta concluso, Vittorio Emanuele e Mussolini potessero dichiarare guerra a mezzo mondo. Si corse in maggio. Pochi gli stranieri, solo svizzeri, belgi e lussemburghesi, i neutrali. Dalla memoria mi vien fuori solo un nome, Diggelman, non so quanto bravo. Mentre non ricordo se correva ancora (nel '39 certissimamente sì) il divo Raffaele Di Paco, velocista e *tombeur de femmes*, per fama, che noi figli attribuivamo al tifo di nostra madre. Il re delle volate ormai era Leoni, che anche nel '40 vinse non poche tappe. Come Olimpio Bizzi, per altro.

Può darsi che gli anni facciano velo e falsifichino il giudizio, ma allora c'era un bel gruppo i campioni italiani, che adesso ce li sogniamo: Vicini, Valetti, Favalli, Cottur, Servadei, oltre naturalmente lui, Bartali. Mio padre, però, sciovinista, teneva per Marabelli, che veniva dalle sue terre pavesi. Per dire che in famiglia c'era una bella distribuzione di maglie, se si aggiunge che mio fratello propendeva per Mollo, uno sulla linea Camusso-Balmamion-Defilippis-Zilioli, e che viveva dalle nostre parti.

Cosa poi sia accaduto nel Giro del '40 è storicamente memorabile, tant'è che se ne celebra il cinquantennale: l'ignoto gregario di Bartali fugge nella tappa dell'Abetone, la Firenze-Modena, e la vince con un margine tale che gli permette d'arrivare a Milano in maglia rosa. La più giovane di tutta la storia. Il grande Gino vince sì la Pieve di Cadore-Ortisei, dolomitica, e la Trento-Verona, ma non gli basta per superare in classifica il suo «servitore». Anzi, sarà proprio Mollo il secondo alla fine, davanti a Cottur e Vicini.

Per 5 anni, in tutt'altre faccende affaccendati, non si corse più il Giro d'Italia. E in quegli anni maturò la mia convinzione: non senza un pizzico di ideologismo lasciai Bartali per Coppi (ma non cambiai bicicletta), giusto in tempo per vedere nel primo Giro del dopoguerra capovolta la classifica, a vendetta postuma: primo Bartali, secondo Coppi. Ma le soddisfazioni non sarebbero tardate a venire. D'altronde io sono paziente.

1980, fate largo al rude Hinault

ANDREA ALOI

Se il calcio è, da almeno 10 anni, lo specchio (deformante?) di un Paese sempre più gonfio di Bot e sempre più povero di un qualche pubblico collante morale, il ciclismo rimane, del nostro tempo, il più accurato deposito di memoria.

Cercate pure. Nel calcio ormai troverete al più imitazioni fedelissime della «realtà» civile: chiacchiere da giornale e ripicche tra galletti, rari galantuomini e pletore di ganzi strapagati ammaestrati a dire nulla davanti alle telecamere. Imitazioni così perfette da riuscire inquietanti e indecifrabili; fotocopie in cui si è spento tragicamente il valore di nobile metafora dell'agire umano, inscritto nel codice genetico di ogni disciplina sportiva di massa. Nel calcio non si dà più *romanzo:* la legge che obbliga a far fruttare nel più breve tempo possibile il capitale investito non permette il lusso della pedagogia. O della storia. Ogni sfida è quella del secolo. Ogni evento è il «massimo». Così è basta. Nel ciclismo bastano dei nomi, dei luoghi a disegnare i tratti di un'epoca, il post-moderno qui non ha ancora vinto. E l'altalenante interesse per l'«anacronistica» bicicletta è un termometro unico e sensibile per i mutamenti del gusto. Guardiamo *alle nostre spalle. Son cose* di ieri, anche se sembrano lontane.

E un'Italia che fatica a uscire dagli anni di piombo quella che assiste, a cavallo tra i 70 e gli 80, al duello (sale delle due ruote) tra un campione di caparbietà e di potenza, Francesco Moser, e un umorale purosangue, Beppe Saronni. E di Saronni il Giro del '79, di Moser la Parigi-Roubaix dell'80, anno che poi vedrà brillare, al Giro la stella di Hinault, uno di quei campioni foresti destinati a fare man bassa di trofei: Merckx principe dei primi 70, Fignon e Lemond oggi. L'Hinault dei cinque Tour. Per i nostri, Moser a parte, se non è buio pesto, poco ci manca. Il 1980 individua, nel diagramma della popolarità del ciclismo, il punto basso da cui però inizia la risalita. Gli anni 70, vitali drammatici di rottura carichi di radicali domande politiche e sociali non sembrano aver tempo per i riti consolidati, si chiamino Giro d'Italia o Festival di Sanremo. Non c'è voglia di apprezzare la faccia da onesto muratore di Felice Gimondi. Il terrorismo esplode i suoi colpi, c'è chi, quei colpi, sa indirizzarli, sa servirsene.

Un Paese che sta resistendo alla paura con tante battaglie, una società civile che aveva segnato qualche punto sulla lavagna del progresso (un esempio per tutti: la vittoria nel referendum sul divorzio del 1974) s'affaccia così con un cumulo di incertezze e delusioni sugli anni 80, decennio segnato da una matura volontà di rinnovamento cui si risponde da principio, è il 1980, con una strage sanguinosa (Bologna), con l'ultimo di un'infinita serie di scandali (quello dei petroli), con le lettere di sospensione per ventitremila operai alla Fiat. Il solito paesaggio italiano. Già, e la nostra bicicletta? È lì pronta a segnare un altro mutamento. Almeno lei recupera spazio nel cuore e nella mente, non solo in onore alla nuova scienza, l'ecologia. Il Giro ottiene con i primi anno 80 un robusto rilancio: l'Italia più ricca a caccia di occasioni per il tempo libero *riscopre anche le più* sperdute sagre e non dovrebbe rendere omaggio alla tradizione della nostra gloriosa corsa a tappe? Insomma, si può, proprio sullo spartiacque del 1980, tirare un sospiro di sollievo per le sorti del ciclismo su strada. Neanche le massicce overdosi di televisione-spazzatura da un lato e la crescente congestione dei motori dall'altro sono riuscite poi a fargli abbassare la testa. Figuriamoci: adesso i nostri corridori stanno addirittura raggranellando qualche successo. Dimentichiamo per un attimo il Mondiale e immaginiamo che sia un segno buono. Non solo per il ciclismo.

Jacques Anquetil, vincitore di due Giri d'Italia

1960, spunta la chioma di Anquetil

MARCO FERRARI

Le scuole, allora, chiudevano. Si andava tutti a bordo strada con i grembiulini neri e il fiocco blu. Prima della carovana sfilava «la reclame», camion chiassosi che lanciavano tra la folla scatolette Manzotin, tubetti di dentifricio Chlorodont, pacchetti di caffè Faema. Il Giro era una ventata di rumori e suoni. Durava un solo giorno, poche ore. Poi tornava il silenzio interrotto dai camion che lenti salivano l'Aurelia. E la eco del plotone durava un'estate immaginando chi si fosse momentaneamente trasferita in Francia là dove Massignan, Nencini e il mio concittadino Graziano Battistini, si avventuravano lungo sentieri sconosciuti e montagne senza vetta.

Era il 1960 e un biondo francese che portava la maglia della Fynsec-Helyett passò sotto casa mia fischiato dai parenti. «Possa che bucassi!» gridò mio cugino che aveva qualche anno più di me. Bucò invece un certo Tristano Tinarelli di cui conservo ancora un autografo sbiadito su un foglio a quadretti. Bucò e si fermò davanti al mio portone. Si scolò una bottiglia di Idrolitina preparata da mia madre, mangiò una fetta di torta di riso e ripartì.

Alla radio la voce di Ferretti annunciò che a Sesti Levante non si sapeva chi aveva vinto. Allora il foto-finish non era immediato. Fu un pomeriggio lunghissimo, quello. Si concluse con il Gr1 della sera: Nencini aveva battuto d'un soffio Van Looy. Quanto a Tinarelli aveva preso un sacco di minuti: sulle Cento Croci non riuscì a digerire la torta.

Ho immaginato per tanto tempo la sua maglia celeste nera, quella della Torpedo, che arrancava lungo i tornanti della montagna. Poi ho smesso perché la Torpedo scomparve come la Gazzola, la Ghigi, la Philco e la mitica Carpano filo juventina.

Il biondo francese era Jacques Anquetil e cambiò la sua maglia Fynsec-Helyett con quella rosa. Il colore gli stava bene e così se la tenne sino a Milano.

Nel Giro a tappini organizzato da me e da mio cugino vinse invece Ronchini. La nostra rivincita fu grande. Noi non dovemmo attendere, come tanti italiani, che Nencini e Battistini si prendessero la rivincita al Tour di quell'anno. La scritta «Alè Batti» c'è ancora lungo l'Aurelia. Ha resistito a tanti «Vota Pci», «Viva la Gis» e «Marinai a casa». Battistini lo incontro ogni tanto. Mi racconta di quella famosa caduta nella Trieste-Belluno come se fosse ieri. Credo che la testa gli faccia male ancora adesso, ogni volta che mi descrive quel tragico epilogo.

Un'altra scritta, invece, fu visibile solo per poche ore: «Tambroni m...». La mattina seguente su quel muro comparve una immensa macchia bianca. Solo all'ora del tramonto si poteva intravedere una T maiuscola e una emme minuscola.

Era l'anno di un certo Fidel che sfidava l'America, l'anno degli attacchi polizieschi ai cortei antifascisti, l'anno dei licenziamenti politici nelle aziende pubbliche. Le imprese di Nencini e Battistini non eguagliarono quelle di Bartali. Così sull'Aurelia, appena passato il Giro, tornarono a svolazzare i volantini che gli operai distribuivano ai camionisti.

Fu così per anni, su quella strada che aspettava il passaggio del Giro e del Cantagiro, dei pellegrini diretti a Roma e delle carovane di zingari. Finché non fecero l'autostrada. Per fortuna il Giro è rimasto. Ma dopo Tinarelli non ha bucato più nessuno.

MASTER COLNAGO
ERNESTO COLNAGO SRL - CAMBIAGO (MI) ITALY - VIA CAVOUR 19 - TEL. (02) 9506077 / 9506257 - TELEX 326461 ERCOL I - FAX 02/95067379
La bici dei campioni