

Il Personaggio

Gepin Olmo
da leggenda del ciclismo
a industriale del pedale

MARCO FERRARI

QUELLA era l'epoca del grande ciclismo, tubolari attorno al collo, borracce di vetro, distacchi epici, strade di fango e volate a colpi bassi. C'erano quel mattacchione di Bartali e quel furbo di Girardengo, l'impavido Guerra e l'arcigno Bovet, il distinto Magne e il vecchio Binda, il veloce Leducq e il corsaro Di Paco che fumava e cantava in corsa. C'era anche Gepin Olmo, timido e riservato, instancabile e concentrato. Quel figure così ritroso e schivo avrebbe fatto fortuna più di tutti diventando il primo ciclista industriale del pedale.

Nato a Celle Ligure nel 1911, salito su una bici a tredici anni, Giuseppe Olmo fu scoperto e valorizzato da Giuseppe Oliveri di Varazze, ex corridore compagno di Girardengo. Per metterlo alla prova lo impiegò in un testa a testa con un forte ciclista, tal Soldi. Scommessa in palio 50 lire. Girardengo sorse di persona il premio pattuito. Gepin vinse e si avviò alla pista che allora aveva lo stesso pubblico del calcio di oggi. Campione d'Italia dei dilettanti nel 1931, terzo ai mondiali nello stesso anno e quarto alla gara olimpica di Los Angeles nel '32, il ligure si caratterizzò per uno stile e un modo di fare garbato e ragionato che non aveva paragoni nel plotone. Alle partenze erano lui e Di Paco a tenere banco. In America, poi, Olmo era ammirato anche dalle dive di Hollywood. Aveva il sorriso di Tyrone Power, la sobrietà di un cantante lirico e il contegno di un primo attore. Insomma, era considerato un bello e «calzava» la bicicletta come nessun altro sapeva fare, in pista come su strada.

Al debutto tra i professionisti, nel Giro di Lombardia del '32, ebbe persino l'ardire di attaccare trascinandosi via dal gruppo Bertoni e Cipriani ma dovendo poi ritirarsi per la rottura della calotta della pedaliere. Il suo primo exploit lo fece al Giro del '34 vincendo tre tappe, arrivando secondo per ben sette volte e tenendola maglia rosa per un giorno. Ma è il '35 il suo anno magico: vince la Milano-Sanremo battendo in volata Learco Guerra, conquista quattro palmares al Giro e giunge terzo nella classifica generale, infine a novembre al Velodromo Vigorelli ottiene il primato dell'ora. L'anno dopo al Giro, pur vincendo dieci tappe, è battuto nella classifica finale da Bartali e si laurea campione d'Italia su strada al termine di cinque prove a punti.

Oramai al termine della carriera, risorge nel 1938 conquistando una delle Milano-Sanremo più dannate. Scatto dopo scatto, Olmo in compagnia di Bovet e Favalli raggiunge i fuggitivi Vicini e Deforge dopo Finale. In volata il ligure riuscì a battere Favalli, che si era involato a 150 metri e che protestò a lungo incolpando una moto al seguito di averlo ostacolato.

Ora se l'avventura sportiva riemerge, una tra tante, dalle polveri della memoria si deve al fratello Michele, il più giovane degli Olmo, titolare della fabbrica di biciclette che porta il nome del campione anni Trenta vincitore di 90 corse. «Mio fratello Gepin» (Nuova Editrice Genovese, pagg. 190, lire 19 mila) è il racconto raccolto da Carlo Dellino di una singolare figura di ciclista diventato imprenditore. Già nel 1937, quando il corridore infiammava le piste d'Italia e di Francia, sprintando tra una coppa di champagne e un ballo, confessò al giornalista Sandro Conti-

ni: «Sì, è mia ferma intenzione di costruire una moderna officina per la fabbricazione di cicli a cui naturalmente darò il mio nome. Circa la località dove sorgerà è Celle. È giusto che a Celle, ove ho avuto i natali e risiedo, dia un po' d'incremento. Non ho la pretesa di rivoluzionare il mondo del ciclo, ma la macchina sarà una geniale creazione». Gepin aveva solo 26 anni ma aveva le idee chiare: «Al contrario dei miei colleghi che se la spassano, io lavoro come un negro». In America aveva scoperto una bicicletta da camera e si ripromise di introdurla in Italia. Era uno dei pochi - come i cantanti, i marittimi e gli attori - che poteva andare liberamente su e giù per l'oceano negli anni bui del fascismo e ne approfittava: carpiava i segreti della modernità e se li ficcava in mente.

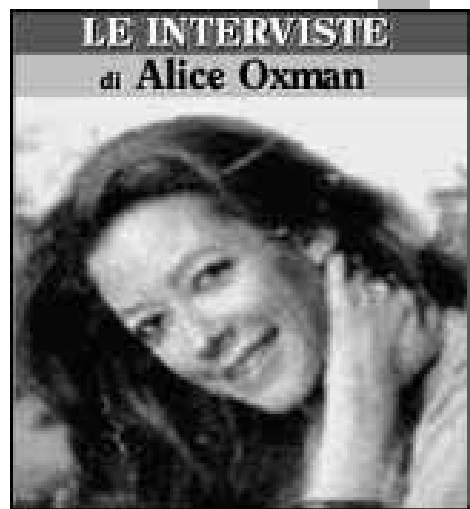
Nella bolgia delle Sei Giorni, gomito a gomito con gli avversari, con la fatica e il pericolo degli sprint stampato negli occhi, guardato in cagnesco dal prode Charles Pelissier e confortato dall'allegro Raffaele Di Paco, Olmo cimentava l'azzardo, che poi trasferirà nell'avventura industriale. «La sua intelligenza - spiega il fratello Michele - gli permise di entrare nel mondo degli affari con precise intuizioni e non è assurdo dire che avesse capito cos'era il marketing prima ancora che ne fosse messo a punto il concetto». C'è un episodio che lo conferma: ad una Sei Giorni per arrotondare gli ingaggi Gepin accettò di fare pubblicità ad una marca di dentiera; soltanto che mettendosi la protesi non riusciva a respirare bene e gli avversari ne approfittarono per dargli battaglia. Non ancora chiusa la sua esperienza di professionista, già nel '39 lo stabilimento Olmo di Celle Ligure licenziò il primo prodotto. L'anno dopo alla Milano-Sanremo il ligure si presentò inforcando una bici che portava il suo nome, guardato da taluni colleghi con invidia e da altri con incomprensione. Bartali era diventato l'eroe del pedale e un giovane Fausto Coppi si allenava in riviera chiedendo consigli al ciclista-imprenditore.

QUANDO Gepin vinceva la sua ultima corsa nel 1940 battendo l'eterno Guerra nella finale del campionato italiano di mezzofondo al Vigorelli, casa sua era avvinata nella tristezza. C'era la guerra, i fratelli erano dispersi al fronte, gli amici andavano a morire, i passi del Turchino e della Berta erano pieni di bunker e l'Aurelia che guarda al mare di ponente non era più la strada di festanti ciclisti, ma era battuta da camion e ginepro delle truppe fasciste che marciavano verso la vicina Francia occupata.

Quando gli eventi bellici e l'ondata di odio che infangò l'Europa cessarono, Olmo fu uno dei primi a dare una mano alla rinascita del ciclismo. Lui era ormai un industriale affermato, ma il suo nome correva ancora per le strade martoriato d'Italia. Le foto del Giro d'Italia 1946 mostrano Gepin e il fido Oliveri alla guida dell'ammiraglia con le insegne della Olmo. In quella squadra c'erano Camellini, che fu maglia rosa, Rossello, De Benedetti. Gepin si poteva incontrare in bici sui tornanti della Liguria, sfiorava muri antichi dai quali riemergevano scritte che ancora inneggiavano a quel ligure diventato campione. Scritte che hanno retto oltre la sua scomparsa avvenuta 5 anni fa.



L'Intervista



Francesco Rutelli, eletto sindaco di Roma per la seconda volta il 16 novembre scorso, è nato nella capitale il 14 giugno 1954. Per seguire le orme del padre, dopo la maturità classica, si è iscritto alla facoltà di Architettura, lasciata per seguire la carriera politica. Il servizio militare l'ha svolto come obiettore di coscienza. È sposato con la giornalista Barbara Palombelli e ha due figli: Giorgio, di 15 anni, e Francisco, 10 anni, adottato in Ecuador. È entrato nel Partito Radicale nel 1975. Nel 1981 è stato eletto segretario del partito ed è stato uno dei protagonisti delle manifestazioni per la chiusura della centrale nucleare di Latina. Il suo esordio in Parlamento risale al giugno 1983. Nel 1989 Rutelli ha lasciato i radicali, promuovendo la nascita dei «Verdi Arcobaleno», di cui è diventato portavoce, quindi uno dei propugnatori dell'unificazione del mondo ambientalista. Nel governo Ciampi è stato nominato ministro dell'Ambiente, dimettendosi poche ore dopo il giuramento, insieme alla pattuglia pidessina, per protesta al voto che negava l'autorizzazione a procedere contro Craxi.

Francesco Rutelli

«Gli interventi per il Giubileo? Utili anche alla città»

Il sindaco di Roma ha appena ricevuto pieni poteri per il Giubileo, una bella responsabilità. Ma ce la faranno i cittadini a sopportare il peso di un simile evento?

«Questo è uno dei primi, seri problemi che io devo affrontare. Questa stanza che tu vedi è costruita dentro la torre fatta da Nicola V. E fu costruita nel 1450 per un Giubileo. La storia dei Giubilei è conosciuta con la storia di questa città. Se pensino lo studio del sindaco, dunque la maggiore espressione civile della comunità, è dentro una struttura costruita per uno dei primi Anni Santi, vuol dire che il Giubileo appartiene a questa città. Il problema del Giubileo, che sarà il più importante della storia - il primo Giubileo millenario - è di cercare di essere all'altezza di questo evento, di sostenerne lo svolgimento, di trarne beneficio per la città. E tutto ciò senza creare troppi disagi e stravolgimenti per la vita già difficile della nostra comunità. Penso che avremo tanti problemi, tante difficoltà, tanti inciampi, ma alla fine ce la faremo. Sono consapevole dell'estrema durezza del compito, dei tempi molto stretti. I finanziamenti sono disponibili solo dal luglio scorso, da appena tre mesi. Quindi noi abbiamo dovuto sostituire un piano che prevedeva alcune importanti infrastrutture, con un piano che ha infrastrutture medio-piccole e un grande programma di servizi, di accoglienza e di miglioramento dello standard di ospitalità della città. Tutte cose molto utili anche per la vita quotidiana. Il mio problema sarà cercare di ridurre l'impatto nella vita di Roma nei due anni che precedono il Giubileo. E poi di limitare i disagi nell'anno del Giubileo. E fare in modo che quello che noi realizzeremo rimanga utile per la città, dopo che il Giubileo sarà finito. Il primo segno del Giubileo sono i nuovi autobus in servizio a Roma. Ne sono arrivate alcune decine. Sono autobus belli, non inquinanti, accessibili ai portatori di handicap. Penso che sia un buon segno di ciò che deve essere per noi la preparazione della città per l'Anno Santo. Realizzare interventi utili, che rimarranno».

Sei stato appena rieletto. Quali sono le cose che farai subito?

«Sto lavorando per riassetare la

nostra macchina di lavoro. Il primo impegno è stato di ricostituire la giunta comunale. L'abbiamo fatto in pochissimi giorni. È una giunta buona e solida. Secondo, rinnovare i vertici della maggiore azienda della città, l' Acea, che sarà parzialmente privatizzata e nella quale abbiamo scelto delle personalità di primo ordine. Il quarantatré per cento delle azioni dell'Acea servirà per fare investimenti importantissimi dal punto di vista sociale e infrastrutturale. E poi ho affrontato il tema Giubileo che riassume in sé alcune delle principali questioni per la vita della città nei prossimi tre anni. L'obiettivo strategico fondamentale è migliorare la situazione del traffico e della mobilità. Nei primi quattro anni noi abbiamo restituito ordine all'amministrazione, risanato notevolmente il bilancio, assicurato un andamento onesto e trasparente della cosa pubblica. Questo è molto in una città che, quando sono diventato sindaco, aveva sette assessori arrestati. In questo posto c'era un commissario nominato dal prefetto perché il consiglio era sciolto. Abbiamo avviato importanti trasformazioni urbanistiche, gestionali, nei servizi, nella politica sociale. Il problema più grande di Roma è quello della mobilità. Questa è una città che ha avuto una crescita disordinata, uno sviluppo urbanistico profondamente malsano negli ultimi decenni. La svolta nella modernizzazione del trasporto naturalmente ha bisogno di un certo numero di anni. Io dovrò completarlo in otto anni di governo. Sono prudente ma non pessimista. Abbiamo avviato l'unica politica razionale, quella di costruire le infrastrutture che Roma non ha. Stiamo costruendo percorsi tranviari e suburbani, ferrovie, modernizzando la metropolitana, progettandone l'ampliamento. Ci vorranno anni, ma alla fine del mio mandato le cose andranno meglio. Ci sarà sempre traffico a Roma, come in tutte le metropoli del mondo. Però ci sarà un cambiamento profondo nel trasporto pubblico. Farà finalmente respirare la città».

New York, il sindaco Giuliani, tolleranza zero. Alcuni sindaci italiani vogliono imitarlo...

«La situazione a Roma è molta di-

versa. Il problema della sicurezza - come emerge da tutti i sondaggi di opinione e del dialogo con i cittadini - è avvertito come un problema importante ma meno drammatico che nelle grandi città americane ed anche nel Nord Europa. Roma, anzi, negli ultimi anni ha avuto un notevole calo della micro-criminalità. Il problema esiste. Esiste un problema di sicurezza soprattutto in alcuni quartieri. Però Roma grazie alle forze dell'ordine non ha un grande criminalità organizzata. Ha una micro-criminalità fastidiosa, negativa, ma in via di contenimento. Io ritengo che i sindaci debbano orientare l'azione delle forze dell'ordine. Noi dobbiamo dire se e dove si devono fare i nuovi posti di polizia nelle periferie. Dobbiamo suggerire come si deve organizzare l'attività di prevenzione in relazione alla vita della città. Dobbiamo dare il nostro contributo illuminando meglio i quartieri, rendendo più vivibili le piazze. Io, per esempio, nel mio programma, vorrei creare cento nuclei di vigili urbani decentrati soprattutto in periferia e all'interno delle scuole. Intendo creare un rapporto migliore con le famiglie, i bambini, il mondo delle scuole. E una maggiore presenza in termini di sicurezza. Però, credo che la gestione e la politica dell'ordine pubblico non sia compito dei sindaci. Lo devono fare le forze dell'ordine, che hanno la competenza professionale per farlo».

Il traffico, Deturpa e ingorga tutte le città. Ma a Roma è peggio, perché ogni piazza è bloccata e un monumento negato...
«Intanto l'inquinamento atmosferico a Roma è diminuito negli ultimi quattro anni in un modo spettacolare. Noi siamo passati da novantadue giorni all'anno in cui si è registrato l'inquinamento atmosferico a meno di venti, quest'anno. Un cambiamento molto importante. Il problema delle piazze è un problema reale e molto serio. La piazza è un simbolo della cultura, della civiltà italiana, e romana in particolare. Noi dobbiamo continuare a mettere fuori gioco dalle nostre piazze storiche le automobili. Noi abbiamo pedonalizzato diverse piazze: San Lorenzo in Lucina nel centro antico, il Pantheon, Piazza Madonna dei Monti, con restauri molto significa-