





ALESSIO STEFANO BERTI

**UOMINI FORTI,  
UOMINI FRAGILI  
SU STRADE MALEDETTE**

Storie di ciclismo

*In copertina: Alessio Stefano Berti*

© Marzo 2024. Tutti i diritti riservati

ISBN: 9788885801790

Edizioni Bertato

Stampato nello stabilimento di Villa del Conte (PD)

## INTRODUZIONE

Quante storie sono nate attorno al mondo del ciclismo. Quante leggende, quanti personaggi, quante battaglie si sono raccontate, e quante sfide si sono consumate sulla strada dagli inizi ai giorni nostri. Forse perché le storie del ciclismo il più delle volte hanno gli stessi ingredienti delle favole, e allora i protagonisti diventano dei supereroi, dei principi coraggiosi o cavalieri di ventura che quasi sempre vincono e - anche nelle sconfitte - ci fanno sognare a occhi aperti.

*Uomini forti, uomini fragili su strade maledette* non vuole essere solo un titolo, ma una trinità quasi religiosa e, senza cadere nella blasfemia, si potrebbe sostenere che la fragilità, la forza e la maledizione fanno parte dello stesso gioco; ad un certo punto contano solo le emozioni.

Ogni uomo, per quanto forte egli sia, porta con sé mille fragilità. Ogni uomo, per quanto fragile, per quanto vulnerabile possa apparire agli occhi del mondo, nasconde dentro di sé tanta forza, solo che non sempre riesce a trovarla.

Ogni uomo forte e fragile dovrà, per forza, percorrere delle strade maledette durante la sua vita, e allora proviamo ad inoltrarci in alcuni episodi dove degli uomini in bicicletta hanno segnato la storia e sono rimasti nel cuore di tutti gli appassionati, con le loro fragilità, con la loro forza, percorrendo strade maledette.

*Alessio Stefano Berti*



# INDICE

|                                  |      |   |
|----------------------------------|------|---|
| Presentazione                    |      |   |
| <i>di Giancarlo Brocci</i> ..... | pag. | 9 |

## UOMINI FORTI, UOMINI FRAGILI

|                |   |   |     |
|----------------|---|---|-----|
| Capitolo I     | La vita bandita di Sante Pollastri .....              | » | 13  |
| Capitolo II    | L'attimo fuggente di Ottenbros .....                  | » | 21  |
| Capitolo III   | Raffaele Di Paco non uno qualunque .....              | » | 29  |
| Capitolo IV    | L'ora tricolore .....                                 | » | 35  |
| Capitolo V     | Enrico Brusoni .....                                  | » | 53  |
| Capitolo VI    | 1958: l'anno della svolta .....                       | » | 61  |
| Capitolo VII   | Il doping nella storia .....                          | » | 69  |
| Capitolo VIII  | Toni Bevilacqua .....                                 | » | 77  |
| Capitolo IX    | L'Italia ai tempi di Bartali<br>al Tour del '48 ..... | » | 89  |
| Capitolo X     | Evviva Gimondi .....                                  | » | 99  |
| Capitolo XI    | Jacques Anquetil .....                                | » | 113 |
| Capitolo XII   | Piegevoli, che passione! .....                        | » | 121 |
| Capitolo XIII  | Zazzarazzà .....                                      | » | 129 |
| Capitolo XIV   | Vito Taccone .....                                    | » | 135 |
| Capitolo XV    | Ocaña l'irrequieto .....                              | » | 153 |
| Capitolo XVI   | Flavio Martini .....                                  | » | 161 |
| Capitolo XVII  | Roger Rivière .....                                   | » | 169 |
| Capitolo XVIII | Mario Beccia .....                                    | » | 179 |
| Capitolo XIX   | Wladimiro Panizza .....                               | » | 185 |

|                |   |          |
|----------------|---|----------|
| Capitolo XX    | Gap 1972 .....                          | pag. 193 |
| Capitolo XXI   | Galeotta fu la miss .....               | » 201    |
| Capitolo XXII  | Friuli velenoso .....                   | » 207    |
| Capitolo XXIII | Marco Pantani .....                     | » 213    |
| Capitolo XXIV  | Il soldato Carlo Berti e l'Airone ..... | » 237    |

## **STRADE MALEDETTE**

|                 |  |       |
|-----------------|--|-------|
| Capitolo XXV    | Le origini del Tour de France .....      | » 251 |
| Capitolo XXVI   | Milano-Sanremo 1910 .....                | » 261 |
| Capitolo XXVII  | Parigi-Roubaix: l'inferno del Nord ..... | » 269 |
| Capitolo XXVIII | Il Giro delle Fiandre .....              | » 283 |
| Capitolo XXIX   | La Flèche Wallonne .....                 | » 299 |
| Capitolo XXX    | L'Amstel Gold Raas .....                 | » 309 |
| Capitolo XXXI   | La Liegi-Bastogne-Liegi .....            | » 319 |
| Capitolo XXXII  | Curiosità al Giro d'Italia .....         | » 327 |
| Capitolo XXXIII | Quel giorno sul Bondone .....            | » 349 |
| Capitolo XXXIV  | Il trofeo Baracchi .....                 | » 359 |
| Capitolo XXXV   | Roma 1960 .....                          | » 375 |
| Capitolo XXXVI  | La Tre Valli Varesine .....              | » 389 |

## PRESENTAZIONE

La definizione che mi viene facile cercando di scorrere rapido il lavoro di Alessio Berti è *Zibaldone*. Sì, come il guazzabuglio, il coacervo, la mistura di tante cose con cui si decretò il successo eterno di un'opera del Leopardi. Non credo che Alessio ambisca a tanto, di certo ho definito il suo non un lavoro, come prodotto da scrivania, bensì lavoro, l'idea di un costante ricercare, rimestare, andare a sollecitare memorie, a pescare in archivi, a togliere polveri ormai secolari, come un "*lieto romore*" di sottofondo.

Troverete di tutto un po' in questo libro, spesso vi domanderete, com'è capitato a me che il Berti lo conosco bene, goliardia compresa, se è proprio tutto vero, quanto di romanzo stiamo leggendo, quale sia il confine tra realtà e prosa, poesia e passione. Dentro la sequenza di racconti si va davvero dall'ago al milione, seguendo un filo che è solo nell'estro dello scrittore, che pesca random, che rovista curioso e si ferma ad ogni bancarella della memoria. Di certo alla fine della lettura sarete un pochino più ricchi, avrete acquisito pezzi di un puzzle ormai infinito di questa sempre più grande storia del ciclismo, che andiamo riscrivendo a tante mani, ampliando, abbellendo giorno per giorno.

Imparerete di Brusoni medaglia olimpica inconsapevole, come del nonno Carlo che si ritrovò a Primolano alla caduta di Coppi nel '50, di pruderie in rosa, come di accordi inconfessabili, di imprese grandiose e di sconfitte epocali, di botte di culo e sfighe cosmiche, scorrendo leggeri in oltre un secolo di fantastiche storie e leggende da bar. La cosa che mi rende orgoglioso, mi permetterà Alessio che comunque buon ciclista è stato, è toccare con mano come l'idea de L'Eroica, questa romantica follia che ha creato movimento e stile di vita, abbia creato anche un sacco di storici nuovi di zecca, recuperato pozzi d'acqua sotterranea, *cenotes*

dello Yucatan ormai persi in foresta, e riportato in superficie piccoli grandi ruscelli limpidi coi loro tesori, ad uso sempre più rivolto a persone capaci di abbeverarsi con rispetto, di condividere la voglia di conoscere per sognare ancora, di recuperare l'anima autentica del ciclismo grande, capace di scrivere storie sempre attuali, fonte inesauribile di miti.

*Giancarlo Brocci*

---

**GIANCARLO BROCCI** (*Gaiole in Chianti/SI, 1954*) è giornalista, scrittore e organizzatore di eventi sportivi.

*La sua vita è stata sempre un'avventura tra viaggi e passione per lo sport. Già calciatore, arbitro, medico e dirigente dell'Usl, ha collaborato con La Nazione.*

*Dopo aver organizzato la Gran fondo Gino Bartali, nel '97 ha dato vita a L'Eroica, diventata la principale manifestazione di ciclismo d'epoca in Italia, e per alcune edizioni al Giro Bio, il Giro d'Italia dei dilettanti.*

*I suoi libri più importanti:*

- *Bartali, un mito oscurato. Il duello sportivo del secolo non lo vinse Coppi*
- *L'Eroica. Storie, imprese e sogni sulle strade bianche*
- *L'Eroica. Le 100 meraviglie*
- *Il ciclismo secondo me*
- *Bartali, l'ultimo eroico. L'uomo di ferro nato per il Tour.*



---

PARTE PRIMA

**UOMINI FORTI,  
UOMINI FRAGILI**







---

CAPITOLO I

**LA VITA BANDITA  
DI SANTE POLLASTRI**





## UNA STORIA D'ALTRI TEMPI, DI PRIMA DEL MOTORE

La bicicletta non ha avuto vita facile agli inizi della sua storia, anche se l'entusiasmo fu enorme fin da subito, quando quei giovanotti borghesi della Belle Époque cominciarono a scoprire l'ebbrezza della velocità. Ma quante ossa rotte, quante signore investite, quanti denti scheggiati addosso ai muri: quei ferri - i grand bi con la ruotona davanti e quella piccola dietro - andavano forte ma non erano assolutamente maneggevoli. Che fantastica scoperta la bicicletta! Anche perché stavolta non erano i cavalli a correre ma era semplicemente la forza delle gambe a far prendere velocità a quei mezzi da 30 chili. E poi le ragazze li guardavano ammirate quei funamboli che portavano quegli strani trabiccoli che avevano addosso l'odore di progresso, di onnipotenza, di futuro.

Comunque, si capì fin da subito che quel mezzo di trasporto era talmente affascinante ed efficace che avrebbe mandato in pensione il cavallo di lì a breve. Eh sì, la bicicletta divenne il terrore dei maniscalchi, degli allevatori, dei costruttori di calessi e di tutti quelli che campavano attorno al cavallo, che rischiava seriamente di essere sostituito in men che non si dica da quel nuovo trabiccolo che era la bicicletta. Inizialmente non era considerata proprio un'invenzione per gentiluomini. I benpensanti criticavano aspramente i velocipedisti e li chiamavano "velocipedastri". Venivano considerati una sorta di demoni a pedali, di manigoldi, una razza da estirpare.

Come se non bastasse, arrivò il momento in cui anche i briganti scoprirono la bicicletta, e fu così che divennero "impredibili". Del resto, se un gendarme a cavallo inseguiva un ladro in bicicletta di notte e questo, dopo una rapina, saltava un fosso con la bici in spalla, il cavallo si bloccava sul ciglio e addio ladro. Allo stesso modo, le rudimentali automobili della prima ora

erano indubbiamente meno agili e sgattaiolanti di un bandito in bicicletta. Del resto quante volte l'abbiamo sentita la famosa canzone di De Gregori che ci racconta di Costante Girardengo e Sante Pollastri?

*«Se di notte è inseguito spara e centra ogni fanale  
Sante il bandito ha una mira eccezionale  
E lo sanno le banche e lo sa la questura  
Sante il bandito mette proprio paura  
E non servono le taglie e non basta il coraggio  
Sante il bandito ha troppo vantaggio».*

E così, un po' per gli schianti ripetuti (anche dopo l'introduzione del freno), un po' per la generale diffidenza, un po' per via di questi briganti ciclisti, le due ruote parteciparono subito allo sport più praticato dalla municipalità italiana in genere: i divieti. In moltissime città si cominciò a vietare la circolazione delle biciclette da tre ore prima del tramonto a un'ora dopo il calare del sole. Ma proviamo a soffermarci un attimo sulla storia, mista di verità e leggenda, di quel personaggio raccontato nella canzone che risponde al nome di Sante Pollastri. O Pollastro, tanto per dire che anche sul vero cognome ci sono parecchie diatribe.

## FIGLIO DEL BORGO

Sante Pollastri era amico di Costante Girardengo? No. Sante Pollastri conosceva Costante Girardengo? Sì. A Novi Ligure tutti conoscono Costante Girardengo il Campionissimo, difficilmente però i due protagonisti di questa storia si sarebbero potuti frequentare. In effetti i 6 anni di differenza di età erano un'enormità, in quanto quando Girardengo è già famoso Sante è solo un adolescente. Le origini sono comuni. Sante nasce nel Borgo delle Lavandaie, immerso nel fetore delle acque stagnanti.

Ha un'infanzia difficile, sempre alla ricerca di qualcosa per sfamarsi. Sembra che i fasti della Belle Époque non siano arrivati a Novi Ligure. È un ragazzo sveglio, con uno sguardo ammaliante dovuto a un leggero strabismo, si diverte con i suoi coetanei, ma già medita piccoli furti per alleviare la fame che gli attanaglia lo stomaco. Ha un'indole da leader, da capobranco.

Novi, nei primi del Novecento, è un importante scalo ferroviario e quindi arrivano e partono le merci dirette alla Liguria o al Piemonte. Sante, come la maggior parte dei ragazzi del Borgo, marina la scuola per prestare servizio come garzone nello scarico e carico delle merci e aveva così l'opportunità di rubare qualcosa o addirittura di svaligiare il convoglio di notte con la compiacenza di qualche addetto alla sorveglianza. La stazione diventa sempre più grande e aumentano così anche i controlli: non potendo più depredate i convogli in stazione, Sante e altri si organizzarono in una banda e diedero l'assalto ai treni durante la corsa.

A quel tempo, al Borgo, gli anziani, i malati e i bambini avevano solo tre opzioni per sfamarsi: o mendicare una porzione di sbobba davanti alla caserma, o affidarsi alla benevolenza del massaggiatore Biagio Cavanna, scopritore di talenti ciclistici, o affidarsi a Sante. Quando la banda compiva un furto era tutto il quartiere a beneficiarne! La grande passione di Sante era il ciclismo e il suo mito era Girardengo. Il ciclismo sembrava essere l'altra opzione per uscire dalla miseria in cui viveva Sante.

Ci ha anche provato e riprovato, il ragazzaccio, seguendo minuziosamente i preziosi consigli di Cavanna: si alimentava correttamente, stringeva forte il manubrio in salita, ma quando c'era da fare la differenza erano i suoi avversari a superarlo. Cavanna, con un passato da ciclista e da boxeur, massaggiando i muscoli di un corridore, capiva quando uno aveva le carte in regola per poter diventare un campione: Girardengo aveva gambe e temperamento, Sante solo temperamento.

Sante all'età di 18 anni decide di abbandonare l'idea di correre

per potersi sfamare, ma decide che sarebbe stata la bicicletta il mezzo che lo avrebbe messo in salvo dopo una rapina. Trova quindi impiego come cocchiere: accompagna armi e bagagli dei signorotti in villeggiatura nella dimora di campagna e li diverte estraendo la sua pistola, una Flobert francese, facendo strage di lampioni. I suoi clienti sono eccitati, gli pare di essere nel Far West, ignari che poi in autunno - quando le ville sono disabitate - il cowboy gli avrebbe fatto visita, rubando tutto ciò che era trasportabile con la bicicletta: materassi, coperte, biancheria, scarpe. Ma qui siamo ancora a livelli di bassa delinquenza, categoria che era ufficialmente riconosciuta e rispettata nel Borgo: in fondo si rubava per sfamarsi. Girardengo ai suoi gregari diceva che finché si trattava di ladruncoli era ammessa la conoscenza e la tolleranza, quando poi si faceva il salto di qualità e si diventava banditi andava assolutamente troncata ogni tipo di frequentazione.

Il salto di qualità Sante lo compie nel 1922 con due episodi. Il primo uscendo da un'osteria. Aveva comprato una caramella che pensava essere al cioccolato e al rum, ma una volta messa in bocca si era rivelata essere al rabarbaro e la sputò per terra fra le gambe di tre soggetti, esclamando: «Boia se è amara». I tre erano camicie nere, lo guardarono e gli chiesero: «Sei Rosso?». Sante rispose: «Ho le mie idee». Le camicie nere lo pestarono a sangue, pensando che il gesto dello sputo fosse una mancanza di rispetto nei loro confronti, rafforzata dal ghigno che non riuscivano a togliergli dal viso.

Il fatto più grave, che darà origine alla latitanza e alla escalation più nera, fu però l'uccisione, durante una rapina a un portavalori, di un ex-maresciallo dei carabinieri. Ne scaturì una colluttazione e da uno dei componenti della banda capeggiata da Sante partì un colpo mortale. Per questo delitto furono arrestati e condannati i due suoi compagni, uno dei quali dopo l'assassinio aveva lasciato la sua bici accanto al corpo dell'ex-maresciallo e aveva preso la sua. Fu facile risalire al proprietario.

## IN FRANCIA

Durante la sua latitanza, divisa fra Milano e Parigi, Sante continuò a seguire le imprese del suo eroe Girardengo e si frequentò anche con Cavanna, con il quale rimase rinchiuso per diversi giorni in uno scantinato per sfuggire alle guardie che lo stavano assediando. La sua grande passione per il Campionissimo lo spinse, nel 1925, ad andare ad assistere a una Sei Giorni al velodromo di Parigi, dove il Gira, uscito vincitore, veniva acclamato dai tifosi. Dagli spalti si sollevò un “cifulò”, un modo tipico dei novesi di fischiare, che ricorda la tromba che chiama l’adunata. Cavanna lo riconobbe, si girò, vide il suo amico Sante e lo invitò a scendere per conoscere Girardengo e festeggiare con loro. Forse per l’euforia della vittoria e per i festeggiamenti, Girardengo venne meno alla sua riservatezza, che gli avrebbe consigliato di non approfondire la conoscenza. Invece, il clima di festa e la vicinanza di uno come lui del Borgo di Novi lo spinse a condividere i festeggiamenti con Sante Pollastri, il più ricercato delinquente assassino tra Francia e Italia. Sante confessò che a uccidere l’ex-maresciallo fu lui, in modo accidentale, e che i suoi complici erano stati condannati ingiustamente. Sante rivelò poi ai suoi che fu un azzardo andare a esporsi così tanto con la Sei Giorni.

Nel 1926 Cavanna fu protagonista del riconoscimento della salma di Sante, presunto suicida. Da ragazzo Sante, mentre svaligiava un convoglio, era rimasto incastrato contro la porta scorrevole del vagone, che gli aveva lasciato una cicatrice sul petto. Cavanna, che lo aveva avuto come corridore, lo sapeva benissimo, ma all’atto del riconoscimento del corpo con il volto irriconoscibile, e visto il petto, che invece non riportava lesioni né nuove né vecchie, affermò comunque senza dubbio che si trattava di Sante Pollastri. Fine della storia? No, ovviamente.

Durante la latitanza d’Oltralpe si macchiò di furti eclatanti e nuove uccisioni: per tutti Sante era morto, ma non per il

commissario Rizzo, che cominciò a raccogliere informazioni, a verificare i verbali, a esaminare le caratteristiche del presunto suicida, convinto che Sante fosse ancora in vita. Si trasferì allora a Parigi, ben sapendo quali fossero i punti deboli di Sante: la bicicletta e la bella vita. Rizzo iniziò a frequentare i locali battuti dagli italiani a Parigi e ottenne la fiducia della gendarmeria francese. Finalmente in un locale vide Sante: bastò incrociare lo sguardo, senza bisogno di una foto segnaletica, per farlo arrestare più tardi all'uscita di un palazzo. Idolo degli anarchici, perché schierato contro il potere forte dello stato rappresentato dai Carabinieri e dalla Polizia, Pollastri darà spettacolo anche nel processo in Italia, dove verrà estradato dalla Francia, non prima di ricevere una condanna all'ergastolo. Il processo in Italia si trasformerà in un evento giornalistico incredibile, nonostante la censura fascista. Verrà condannato anche qui all'ergastolo. La latitanza di Sante finì nel 1928, anno dell'ultima grande vittoria di Girardengo, alla Milano-Sanremo. Uscirà di prigione nel 1959 dopo aver ricevuto la grazia.

Una cosa che accomuna Girardengo e Sante è che entrambi furono disertori, ma per ragioni diverse. Nel 1913 il ventenne Costante Girardengo conquistò ad Alessandria il suo primo titolo italiano: uscito senza permesso dalla caserma di Verona, in cui stava svolgendo il servizio militare, fu punito con 15 giorni di prigione di rigore e 30 giorni di prigione semplice. Sante Pollastri, invece, disertò perché convinto anarchico e in prigione ci finì per altri motivi. Chissà se «dietro la curva del tempo che vola», per dirla con De Gregori, i due si saranno incontrati ancora.



---

CAPITOLO II

**L'ATTIMO FUGGENTE  
DI OTTENBROS**





## LA MALEDIZIONE DELLA VITTORIA PER UN CAMPIONE SFORTUNATO

Il 10 agosto 1969, nel momento esatto in cui si infilò la maglia iridata a Zolder, in Belgio, l'intera vita di Harm Ottenbros cadde letteralmente a pezzi. Pensava di essere diventato, da quel ciclista da corse su strada di medio calibro qual era, uno dei più stimati corridori su due ruote al mondo. Quel che divenne davvero, invece, fu una delle "celebrità" più derise al mondo, e nel giro di pochi anni si ritrovò senza casa, desiderando di non avere mai intrapreso la carriera da ciclista.

I retroscena di questo racconto sono legati alle rivalità che oppongono da sempre due nazioni vicine, Olanda e Belgio. L'Olanda aveva soltanto un campione all'altezza, capace di portarsi a casa il titolo Mondiale nel '69, Jan Janssen, ma non poteva partecipare perché malato. Escluso lui, gli altri membri della squadra potevano al massimo aspirare a passare al leader una bottiglia d'acqua o dargli una spintarella se necessario, non certo a vincere.

Nell'altro angolo del ring il Belgio poteva vantare un certo Eddy Merckx, che aveva vinto così tanti titoli quell'anno che gli altri ciclisti della squadra avevano decretato che non avrebbe potuto aggiungere un'altra vittoria alla lista dei suoi trionfi, e così corsero incredibilmente contro di lui. Da qui parte la storia che stiamo per raccontarvi.

Harm è un ragazzo di Alkmaar, una fiorente cittadina nell'Olanda del Nord, nato il 27 giugno del 1943. Quando si presenta alla partenza del Campionato del Mondo del 1969 ha curriculum non certo tra i più entusiasmanti: una tappa al giro di Svizzera, un secondo posto al campionato nazionale e pochi altri piazzamenti. Insomma, l'olandese è più un gregario che un capitano, ma quel che sarà capace di realizzare a Zolder farà ancora più scalpore, perché nell'ordine d'arrivo finale non fi-

gurerà neppure un nome tra quelli che alla partenza venivano considerati favoriti.

## CRONACA MONDIALE

Il 10 agosto 1969 si gareggia, dunque, sul circuito automobilistico di Zolder, proprio quello che nel 2002 avrebbe visto Mario Cipollini vincere a braccia alzate dopo una volata imperiosa. Il tracciato non presenta particolari difficoltà altimetriche e si presta pertanto a molteplici possibili tatticismi. Il Belgio, che oltre a Merckx e Van Looy schiera altri grossi calibri come Walter Godefroot, vincitore della Parigi-Roubaix, ed Eric Leman, gioca in casa ed è la squadra di riferimento. Pure l'Italia, però, ha una squadra importante, anche perché in quel '69 la nazionale azzurra difende il titolo di Adorni e ha ovviamente in Vittorio l'uomo di punta. Il commissario tecnico Mario Ricci preferisce non convocare Felice Gimondi, vincitore del Giro, ritenendo il percorso troppo facile e non adatto alle caratteristiche del campione bergamasco.

Il direttore sportivo italiano decide di affiancare al campione del mondo in carica altri corridori piuttosto forti, che all'occorrenza sanno anche vincere, quali Marino Basso, Franco Bitossi e Michele Dancelli, accompagnati a loro volta da gregari di lusso del calibro di Luciano Armani, Davide Boifava, Enrico Paolini, Vito Taccone e del campione olimpico Pierfranco Vianelli, nonché il velocissimo Dino Zandegù, che sono designati a fare il lavoro sporco e magari a entrare nelle fughe da lontano. Corsa, dunque, all'attacco fin da subito per diversi comprimari, e il primo a partire è il campione di Francia, Raymond Delisle, che passa in testa all'ottavo giro con un minuto e mezzo di vantaggio per poi venir ripreso dal gruppo. È la volta poi del tedesco Boelke a tentare la fuga da lontano, trovandosi a ruota il giovane belga Roger De Vlaeminck e gli olandesi Karstens e Ottenbros.

Il gruppo rimane attardato di quasi 5 minuti con Altig, campione del mondo nel 1966, che tenta un improbabile riaggancio.

A metà gara la corsa vive il suo momento decisivo. Dancelli, si comporta da guastafeste qual è, ma come sempre, tatticamente, un tantino ingenuo. Zandegù, Van Springel e un'altra manciata di corridori riacciuffano i fuggitivi con il gruppo ormai alle costole. Dancelli, con 100 chilometri ancora da percorrere, parte al contrattacco e al suo inseguimento si getta Roger De Vlaeminck, ma sarà il belga Julien Stevens a riprenderlo. La coppia di testa passa sul traguardo con un minuto di vantaggio quando mancano appena cinque giri al termine. Dal gruppo schizzano fuori Godefroot, Karstens, Mendes, Ottenbros e Wolfshohl, che di buon accordo riescono a portarsi sui battistrada in poco tempo.

Stevens, una volta raggiunto, riparte nuovamente in un'altra fuga, e l'unico a prendergli la ruota è lo stesso Ottenbros. I due fuggitivi pedalano forte e di comune accordo, allungando in poco tempo il margine di vantaggio, anche perché alle loro spalle nessuno è più in grado di organizzare la rincorsa. Si entra così all'ultimo chilometro e a 300 metri dall'arrivo Stevens, il meno blasonato dello squadrone belga alla vigilia, prova lo scatto fulminante, nella speranza di sorprendere Ottenbros che, come lui, avrebbe discrete doti in caso di volata ristretta. Ma il belga, su cui erano riposte le speranze mondiali di una nazione intera, ha ormai speso troppo, e proprio sulla linea del traguardo Ottenbros lo brucia al fotofinish, conquistando la maglia iridata.

Dancelli, 2 minuti 18 secondi più tardi, anticipando il plotone, va a prendersi la medaglia di bronzo, bissando il risultato dell'anno precedente quando era già salito sul gradino più basso del podio, battuto a Imola da Adorni e Van Springel. E così, con Adorni e Merckx che rimangono imbottigliati in seno al gruppo, con Rick Van Looy che si era ritirato tra i fischi, Ottenbros vince quel Campionato del Mondo per una manciata di centimetri, ottenendo quello che atleti del calibro di Jacques Anquetil, Gino Bartali e Sean Kelly non ebbero mai.

## AMARO DESTINO

Harm Hottenbros con quella vittoria non ottenne il successo sperato. Il mondo del ciclismo gli si rivoltò letteralmente contro. Non importava che il suo trionfo fosse valido come quello di chiunque altro, che i grandi nomi erano troppo occupati dalle loro smanie di vendetta per pensare al traguardo. No, per l'ambiente del ciclismo, Ottenbros non meritava la maglia iridata e ben presto, dopo i colleghi professionisti, anche gli organizzatori e i fan cominciarono a ridere di lui. Ottenuto il titolo mondiale, che avrebbe dovuto fare la sua fortuna, Ottenbros non guadagnò un soldo più di prima.

L'unico ciclista a congratularsi con lui fu Franco Bitossi ed egli fu così commosso da un simile gesto da regalargli una delle sue maglie iridate. Gli altri fecero gruppo contro di lui, opponendogli come già avevano fatto con Merckx e impedendogli di vincere anche solo una corsa su strada. Si presero gioco di lui per la sua difficoltà nelle corse sulle colline soprannominandolo l'Aquila di Hogerheide, un'allusione ironica all'Aquila di Toledo, Federico Martin Bahamontes, grande scalatore spagnolo, e alla proverbiale piattezza dei Paesi Bassi, in cui Ottenbros viveva.

«Ero più famoso per il mio soprannome che per il titolo mondiale», era solito dire Ottenbros. Quel titolo non ebbe mai modo di difenderlo e quella maglia non riuscì nemmeno a portarla all'arrivo. Al giro delle Fiandre fu costretto al ritiro in seguito a una frattura al polso. Che sfortuna, povero ragazzo, proprio a inizio stagione.

La sua squadra, la Willem II Gazzelle, gli chiuse la porta in faccia. Non lo voleva nessuno. Ottenbros fu costretto a ritirarsi, cadde in depressione e pensò anche al suicidio.

Nel 1976 raggiunse con la sua bici il ponte Zeeland accompagnato dal giovane ciclista Gerrie Knetemann.

Si fermò, sollevò la bicicletta e la scagliò oltre il parapetto giù nel fiume, guardandola scomparire disegnando cerchi concentrici

nelle oscure profondità dell'acqua. Proseguì seduto sulla canna della bicicletta di Knetemann.

Le cose non fecero che peggiorare. Dopo la fine del suo matrimonio perse ogni contatto con i figli. Girò in macchina per tutta la Francia, cercando di ritrovare se stesso, per poi trasferirsi in un edificio occupato a Sliedrecht, dove dormiva su un materasso buttato per terra. «In banca i soldi ce li avevo», affermò in un'intervista molti anni dopo, «ma non li ho mai toccati. Non volevo avere nulla a che fare con il ciclismo e quell'egoismo che aveva mandato in pezzi il mio matrimonio».

Cominciò a dedicarsi alla scultura, ma l'abbandonò proprio quando il suo talento cominciò a manifestarsi al mondo: non voleva correre il rischio di diventare nuovamente famoso. Gli ultimi anni della sua vita li ha vissuti in un complesso di case popolari a Dordrecht, nel Sud-Est dell'Olanda, dedicando il proprio tempo libero al recupero di bambini autistici. Aveva ripreso anche ad andare in bici con la squadra amatoriale di Alkmaar, e ogni tanto faceva qualche comparsata in giro con altri campioni del passato, come Jan Janssen, l'uomo la cui assenza al Campionato Mondiale era stata la causa della sua rovina.

«Se dovessi ricominciare da capo la mia vita, penso proprio che salterei la parte del ciclismo», disse in un'intervista pochi giorni prima di morire nel sonno, appena prima del suo settantannovesimo compleanno. Era il 4 maggio del 2022.





---

CAPITOLO III

**RAFFAELE DI PACO  
NON UNO QUALUNQUE**





## IL PRIMO NOME DI UN CICLISTA TRACCIATO SULL'ASFALTO

Correva l'anno 1936 e il 18 maggio al Giro d'Italia si disputava la terza tappa che partiva da Genova per arrivare a Montecatini dopo 206 chilometri. Quello fu un giro davvero strano e particolare, decisamente insolito visti i fatti accaduti e i personaggi protagonisti.

Tanto per cominciare, nessun partecipante straniero: alla «Corsa Rosa» furono invitati soltanto atleti italiani.

Altro episodio strano e unico nella storia del Giro, fu che al termine della quinta tappa, con arrivo a Napoli, Gepin Olmo e Aldo Bini - appaiati in classifica - ricevettero una Maglia Rosa ciascuno. Ci penserà poi Bartali a metterli d'accordo entrambi, poiché al termine della nona tappa, il Gino si prenderà la maglia e se la terrà fino a Milano.

A quel giro partecipò pure un'icona del ciclismo mondiale, l'ormai quarantunenne Costante Girardengo, che dopo la terza frazione fu costretto al ritiro, ma anche un corridore coraggioso, irriverente, impavido, fuori dagli schemi, arrogante con gli avversari e galante con le donne: Raffaele Di Paco, un vero mattatore.

Ma torniamo a quella terza tappa. Il caldo era soffocante e sull'ultima salita di giornata ad aspettare il passaggio del Giro c'erano due o trecento spettatori. Tutti tranquilli, tutti ordinati. E che motivo ci sarebbe stato, poi, per agitarsi, dato che i corridori sarebbero passati almeno quattro ore dopo? All'improvviso ecco arrivare dalla pianura una trentina di ragazzotti scalmanati armati di vernice bianca da muro e pennelli da imbianchino.

«Ma che fanno quelli?», si chiesero stupiti gli altri spettatori, vestiti di nuovo e con le scarpe lucidate da poco. Già, perché a vedere quella tappa si poteva andare con le scarpe lucide, poiché l'ultima salita era stata asfaltata di fresco: un manto nero,

liscio, una vera novità per l'epoca. Un nastro meraviglioso e cattivo. «Ma cosa stanno facendo? Stanno rovinando un capolavoro! Via! Via di là, brutti teppisti! Smettetela!».

“W Di Paco” scrissero quegli scavezzacollo sull'asfalto. Quel giorno, per la prima volta nella storia del ciclismo, comparve un incitamento al proprio beniamino sul fondo della strada. Quell'episodio fece il giro del mondo e scandalizzò tutti coloro che erano predisposti a scandalizzarsi, anche perché - diciamolo francamente - il buon Raffaele di Paco mica era uno stinco di santo, figuriamoci i suoi sostenitori.

Pisano di Fauglia, classe 1908, è stato protagonista d'infiniti aneddoti più o meno verificati. Per esempio, si dice che sia stato il primo atleta della storia a tagliare il traguardo a braccia alzate dopo una vittoria, al Tour de France del 1931, dopo 322 chilometri al termine dei quali vinse la volata di gruppo: nessuno aveva mai visto una simile esultanza. Amava la bella vita, fumava e beveva regolarmente.

## SUBITO VINCENTE

Da quel 18 maggio del '36 al Giro le strade asfaltate aumentarono a vista d'occhio, e quando le carrarecce bianche in salita venivano nastrate di bitume - magari proprio per vestirsi da festa per il Giro - ecco che ogni gruppo di “tifosi d'epoca” si divertiva a imbrattarle con frasi indirizzate ai propri beniamini. Frasi che fecero la storia, al punto da diventare aforismi e citazioni. Perché, diciamocelo: il tifoso d'epoca è un simpatico bugiardo, che mai ti racconterà menzogne. Anzi, ti farà salire sulla macchina del tempo e ti ci porterà a spasso, assieme ai vari Guerra, Nencini, Gaul e via via fino al ciclismo moderno, così ricco di immagini digitali e di cinici filmati condivisi che hanno portato all'estinzione dei rari esemplari sopravvissuti di tifososauo.

Era Forte Raffaele Di Paco, simpaticissimo con gli amici ma

arrogante e spaccone con gli avversari. Una sua celebre frase, spesso citata da Adriano De Zan, recitava così: «Chi vuole arrivare secondo si metta alla mia ruota». Come appunto al Tour del '31 - dove tagliò il traguardo per cinque volte davanti a tutti - quando balzò al comando della generale dopo la quarta tappa, trovandosi l'indomani, al termine della Vannes-Les Sables d'Olonne di 212 chilometri, raggiunto con lo stesso tempo dal francese Charles Pelissier. Così, il giorno dopo, i due partirono entrambi con la Maglia Gialla. Bastò però quella tappa, che arrivava a Bordeaux dopo 338 chilometri, a restituire in esclusiva la casacca del primato al pisano, che poi purtroppo la mollò definitivamente al termine dell'ottava frazione.

Un ex-aequo che non si verificò mai più nella storia del Tour e che la dice lunga sull'originalità di Di Paco: forse un poco di buono, invidiato da molti e rispettato da tutti, ma di certo non uno qualunque.





---

CAPITOLO IV

**L'ORA TRICOLORE**





## LE IMPRESE ITALIANE DI OLMO, COPPI E BALDINI, APRIPISTA DA RECORD PER MOSER E GANNA

Quella del Record dell’Ora è una storia dal sapore antico, una favola raccontata e tramandata fino ai giorni nostri.

Il finale di questa bellissima storia l’ha scritto il nostro Filippo Ganna con una prova epica e trionfale, che l’ha portato a staccare, l’8 ottobre 2022 nel velodromo di Grenchen (Svizzera), la prestazione strepitosa di 56,792 chilometri, miglior risultato di tutti i tempi a prescindere dal tipo di bicicletta utilizzato. Prima di lui, l’ultimo italiano capace di frantumare il record fu Francesco Moser, che in quel 19 gennaio 1984 a Città del Messico riuscì a infrangere il muro dei 50 chilometri orari per 808 metri, ripetendosi quattro giorni dopo con l’ormai famoso e sensazionale 51,151 chilometri.

Quel primato è considerato ancora oggi l’inizio del ciclismo moderno, il punto zero di una rivoluzione che cambiò il modo di concepire lo sport della bicicletta dal punto di vista tecnico, della preparazione e alimentare. Ma fu fondamentale anche da quello tecnologico e della ricerca, dato che in pochi anni si sarebbe arrivati ai cardiofrequenzimetri e alle biciclette “spaziali” che vediamo oggi, oltre che ai mezzi sperimentali che per decenni hanno caratterizzato la corsa dei campioni contro l’ora.

Ma ben prima di Ganna e Moser – e quindi profondamente negli anni del ciclismo d’epoca – altri italiani hanno segnato la storia del Record dell’Ora. I nomi sono importanti: Giuseppe Olmo, Fausto Coppi ed Ercole Baldini. Prima di raccontarvi le gesta di questi giganti della strada – in questo caso della pista – vorrei provare a fare un salto nel tempo e andare a vedere come nasce il mito del Record dell’Ora.

## CONTRO IL TEMPO

Le regole del gioco sono poche e piuttosto semplici: percorrere la maggior distanza possibile con la propria bicicletta in un'ora esatta di tempo. La partenza avviene da fermo, al termine del conto alla rovescia scandito da un giudice. La conclusione dello sforzo è determinata da un colpo di pistola durante il passaggio sul traguardo successivo allo scoccare dell'ora. Complessi calcoli portano a stabilire esattamente la distanza coperta nell'ultimo giro. Tutto questo deve avvenire all'interno di un velodromo, senza freni e con una bici a scatto fisso. Il protagonista è sempre un uomo sulla sua bici, che con i suoi sogni e suoi silenzi dovrà compiere quel viaggio che durerà un'ora, non un secondo di più, non un secondo di meno.

Giro dopo giro la fatica, quella che fa male, si fa sempre più forte, i rumori diventano ovattati e il tempo passa inesorabilmente. Scrive il grande Giampaolo Ormezzano: «Il Record dell'Ora è, se si vuole, la prova massima sul piano psicologico per un ciclista che voglia dare una rotondità assoluta al suo personaggio, che voglia essere compiuto, rifinito, smussato da ogni angolatura».

I primi arcaici tentativi sull'ora risalgono alla preistoria del velocipedismo. Erano però tentativi isolati e senza un regolamento, né un organo *super partes* in grado di omologarli.

Come quella volta, nel 1873, che James Moore percorse in un'ora 23,331 chilometri su una pista di terra battuta di Wolverhampton. Si trattò più che altro di una scommessa per vedere fin dove si potesse spingere l'umana virtù. Per la cronaca, Moore era stato anche il vincitore della prima corsa per velocipedi, disputata al parco di Saint Cloud nel 1868. Nel 1876 fu il turno di un altro inglese, Frank Dodds, che sulla pista dell'università di Cambridge percorse 25,598 chilometri con un Grand Bi dotato di una ruota anteriore gigantesca.

Negli anni successivi altri avrebbero tentato imprese simili, ma solo Henri Desgrange - futuro patron del Tour de Fran-

ce e grande giornalista del periodico *L'Auto* - seppe attirare l'attenzione del pubblico e della stampa su di sé, portando la sua idea all'attenzione dell'Associazione Ciclistica Internazionale, l'antenata dell'odierna UCI. Desgrange stilò un regolamento, fece abilitare la sua bicicletta *safety frame* (stesso diametro per entrambe le ruote) e fissò la data del suo tentativo per l'11 maggio 1893 presso il nuovissimo velodromo Buffalo, a Parigi, una pista di 333,33 metri di sviluppo. In quell'occasione migliorò il record del chilometro da fermo, quello dei 19 chilometri e, dopo sessanta minuti, raggiunse la distanza di 35,325 chilometri: era nato il Record dell'Ora.

I tentativi di battere il record si susseguirono numerosi negli anni a seguire. Da ricordare l'americano Willie Hamilton, che a Denver nel 1898 fu il primo ad abbattere il muro dei 40 orari, e lo svizzero Oscar Egg, che per ben tre volte migliorò il record (1912, 1913 e 1914 con 44,247 chilometri). È in questo percorso che si inserirono i nostri alfieri dell'ora: Olmo, Coppi, Baldini.

## GIUSEPPE OLMO

28 ottobre 1935, alle ore 15, a Milano, venne inaugurato il velodromo Vigorelli davanti a ventimila persone, per un incasso di 100.000 lire. L'impianto prese il nome dal suo promotore, l'assessore Giuseppe Vigorelli, noto industriale di Milano con un passato da buon pistard. La pista era lunga 397,37 metri, con una larghezza di 7,50 metri più uno della fascia di riposo. La ricoprivano listarelle larghe 5 cm e spesse 6 cm che, se allineate, facevano un totale di 72 chilometri. L'inclinazione nei rettilinei era di 6,57° e nelle paraboliche faceva segnare 42,5°. L'altezza massima in curva era di 5,10 metri.

La direzione dell'impianto era stata affidata ad Anteo Carapezzi, ex-pistard e vecchio direttore del velodromo Sempione. Fu proprio lui ad accorgersi di quel ragazzo prestante che ri-

spondeva al nome di Giuseppe Olmo, dato che nel pomeriggio del 30 ottobre del '35 lo vide allenarsi e rimase impressionato dal brillante colpo di pedale. Così lo avvicinò e gli propose di provare il Record dell'Ora, anche perché nell'ultimo anno Olmo aveva battuto più volte Maurice Richard nei tornei d'inseguimento, e quel ragazzo francese era il detentore del Record, conquistato due anni prima, con 44,777 chilometri.

Giuseppe Olmo, classe 1911, era di Celle Ligure, un piccolo borgo incastonato nella Riviera di Ponente. Da piccolo lo chiamavano "Gepin", un soprannome che lo accompagnerà per il resto della vita. Nonostante l'intransigenza dei genitori, a metterlo in sella fu Giuseppe Oliveri, vecchia gloria della pista italiana. I risultati non tardarono ad arrivare. Da dilettante, nel 1931, Olmo si classificò al secondo posto nell'unico mondiale della storia disputatosi a cronometro, dietro al danese Henry Hansen. L'anno successivo conquistò l'oro a squadre alle Olimpiadi di Los Angeles e diverse altre vittorie piuttosto importanti. Dopo essere stato notato da Oliveri e ricevuta la proposta di provare il Record, Gepin decise che se avesse dovuto provarci, tanto valeva farlo subito, anche perché sentiva di aver raggiunto un tale picco di forma che sarebbe valsa la pena tentare.

Nel primo pomeriggio del 31 ottobre (tre giorni dopo l'inaugurazione) Olmo giunse al Vigorelli e iniziò a pedalare per mezz'ora alla ricerca delle sensazioni migliori. La condizione era eccellente, sentiva le gambe così come non le aveva mai sentite prima, ma restava ancora un nodo da sciogliere: quella mattina una pioggia fastidiosa, tipica dell'autunno milanese, aveva reso la pista scivolosa e non percorribile. Il cielo era ancora coperto e non prometteva nulla di buono, ma Olmo era deciso a provarci lo stesso, anche perché l'indomani sarebbe dovuto rientrare a casa per un periodo di scarico dopo una stagione estenuante, stracolma d'impegni e fatiche. La pista, però, versava in una condizione pericolosa.

Oliveri allora ebbe un colpo di genio, e tra lo scetticismo gene-

rale, ma con il benessere di Erminio Cavedini, uomo Bianchi, decise di riempire un annaffiatoio con della benzina e di cospargerla sulla pista. Quando le diedero fuoco, ottennero magicamente il risultato voluto: il fondo era finalmente asciutto. Vennero contattati la giuria e il cronometrista, che si presentarono poco dopo al velodromo, e fu inviato un brevissimo telegramma alle redazioni dei giornali milanesi, annunciando che quello stesso pomeriggio si sarebbe tenuto al Vigorelli un tentativo di record, senza specificare né la categoria né il nome del corridore protagonista.

Alle 15 era tutto pronto. Davanti ad alcuni amici e a un manipolo di curiosi, dopo qualche giro di riscaldamento, Olmo era pronto alla partenza al cospetto del cronometrista ufficiale, Ferruccio Massara, dei giudici Paolo Maraggia, Giovanni De Maestri, Guglielmo Ravizza e di Armando Cougnet, in rappresentanza della Federazione.

La bicicletta era una Bianchi del peso di circa 8,5 chili, gomme leggerissime e un rapporto 48x14 con catena a passo Humber che sviluppava 7,32 metri a pedalata. Alle 15:18 il commendator Massara iniziò il conto alla rovescia e 10 secondi dopo Gepin Olmo, sorretto da Oliveri, iniziò la sua prova. La partenza fu piuttosto veemente, tanto che al quarto chilometro Olmo migliorò il record, ma Oliveri gli intimò di non preoccuparsi di battere i record parziali, perché la troppa foga non avrebbe pagato alla lunga. Qualche scettico iniziò a intravedere l'ombra di un nuovo fallimento in una disciplina da sempre ostile agli italiani e piuttosto generosa, invece, con i cugini francesi. Nemmeno Girardengo e Binda erano riusciti nell'impresa, e quelli erano campioni veri e riconosciuti.

Al quindicesimo chilometro arrivò la risposta: con 19,36 chilometri venne polverizzato il record nazionale, che apparteneva proprio a Binda dal '29. Al ventesimo Olmo era davanti a Richard di 4", e dopo 75 giri il vantaggio era salito a 8": ormai si trattava di un inseguimento alla storia. Con una strabiliante progressione nella seconda parte della prova, Giuseppe Olmo era il nuovo primatista dell'ora, sfondando per la prima volta nella storia il

muro dei 45 km/h, con la distanza di 45,090 chilometri. Un'impresa confezionata senza una preparazione specifica alle spalle, portando finalmente il Record in Italia e rompendo un muro di pregiudizi e perplessità, di complessi e paure.

*La Gazzetta dello Sport*, il giorno dopo, scrisse in prima pagina: «Giuseppe Olmo demolisce con 45,090 chilometri il massimo mondiale dell'ora senza allenatori, conquistando allo sport dell'Italia fascista un primato che pareva insuperabile».

Nel frattempo, in Francia, l'anziano Henri Desgrange, tra le pagine de *L'Auto*, ammise: «Il giovane italiano ha proiettato nel nostro cielo sportivo il sole di un ammirevole record». L'ora era avvolta nel Tricolore.

## FAUSTO COPPI

Correva l'anno 1942. Il Record dell'Ora era di proprietà di Maurice Archambaud, detto il Nano, un parigino verace, passista autentico, statura da scalatore ma due cosce talmente possenti che i suoi tifosi dicevano che con quelle gambe avrebbe potuto spezzare anche il ferro.

Si era in piena guerra mondiale e Fausto Coppi, 23 anni e caporale dell'esercito, stava svolgendo il servizio militare nella caserma Passalacqua di Tortona, presso il 38° reggimento di Fanteria della divisione Ravenna. Fausto aveva vinto due anni prima l'ultimo Giro d'Italia, disputatosi prima dell'inizio del conflitto. Partito come gregario di Gino Bartali, era arrivato in Maglia Rosa all'Arena Civica di Milano il 9 giugno 1940, proprio nel giorno della vigilia della dichiarazione di guerra italiana.

Nell'agosto del '40 si era spento Henri Desgrange e il Vigorelli era diventato un centro di smistamento dell'esercito, dove venivano radunati i soldati per decidere dove spedirli, verso quale fronte aperto dal Duce: Russia, nord Africa o Grecia.

I grandi giri erano stati sospesi, ma il ciclismo in qualche modo

continuava a vivere, anche se l'attività del Vigorelli era stata dimezzata per le ragioni citate.

Coppi, che nel '42 aveva vinto il suo primo campionato italiano su strada, sentiva la guerra troppo vicina ed era consapevole che presto sarebbe toccato pure a lui partire per il fronte. Così pensò che l'unica possibilità per evitare tutto questo fosse quella di dimostrare di essere più utile al proprio Paese su una bicicletta piuttosto che con un fucile in mano. In quei mesi le aveva provate tutte, vincendo su qualsiasi terreno e contro ogni avversario, finché non gli restò che l'ultima vetrina per impressionare i superiori: battere il Record dell'Ora.

A incentivare Fausto sul tentativo fu proprio il suo mentore, Biagio Cavanna. «Tenta l'ora di Archambaud per commuovere chi di dovere», scrisse inoltre il grande Mario Fossati su *La Gazzetta*, in quelle pallide giornate di fine ottobre. Anche gli appassionati volevano che fosse Coppi a provare quella sfida, e non Bartali, le cui apparizioni in pista erano state piuttosto sporadiche. E poi Gino era francamente nato per il corpo a corpo, non per girare per un'ora, da solo, in un velodromo.

La sera del 24 ottobre, intanto, Milano aveva conosciuto il più grave bombardamento dall'inizio del conflitto: alle ore 17:57 settantatré Lancaster della Royal Air Force avevano riversato sulla città 135 tonnellate di bombe dirompenti e trentamila bombe incendiarie, con il risultato di 135 morti e 331 feriti. L'obiettivo sarebbe stato il Duomo, che ne uscì invece miracolosamente illeso, così come il Vigorelli.

Fausto, che arrivò domenica 1° novembre per correre il Giro della Provincia di Milano, aveva ottenuto una settimana di licenza, così si trasferì in pianta stabile in città per preparare l'assalto al Record dell'Ora. Ormai era deciso.

Lunedì riposo assoluto. Martedì pedalò una trentina di chilometri per accompagnare il fratello Serse a una corsa a Seregno. Poi solo brevi uscite di 15 chilometri, su strada. Per evitare anche il minimo inconveniente digestivo, Coppi aveva iniziato

a mangiare tutti i giorni gli stessi alimenti: un piatto di riso con verdura, un filetto di manzo, una ciotola abbondante di frutta secca, uno yogurt per dessert e niente vino, il tutto rigorosamente alla stessa ora. Si narra che il suo medico gli somministrò giornalmente piccolissime dosi di stricnina fino al giorno della prova.

La data stabilita fu il 7 novembre e quel giorno Milano si svegliò sotto una nebbia fittissima. La Prefettura aveva consigliato a Coppi e Cavanna di compiere il tentativo attorno alle 13, in quanto la possibilità di bombardamenti sarebbe stata minore. La prova comunque venne fissata alle 14, anche se *La Gazzetta* aveva annunciato di proposito che il tentativo si sarebbe disputato tra le 15:30 e le 16:31, in modo da evitare che una folla numerosa si accalcasse sugli spalti diventando facile bersaglio dei bombardieri inglesi.

Coppi, in quella solenne occasione, indossò la sua maglia verde oliva a cinque tasche, un paio di pantaloncini neri e slabbrati, calzini normali e le ormai vecchie e malridotte scarpette di cuoio; non voleva rischiare di trovarsi a metà strada con il male ai piedi. In testa gli avevano stretto un insolito caschetto di cuoio a strisce imbottite che pesava 600 grammi. La bicicletta Legnano era un modello assemblato dal meccanico Ugo Bianchi su un telaio in acciaio di Faliero Masi dal peso di 7,5 kg, con ruote di legno, e montava un rapporto 52x15 che sviluppava 7,38 metri. Tubolari in seta da 110 grammi per l'anteriore e 120 al posteriore, pedivelle da 17,1 cm che, come si diceva al tempo, dovevano corrispondere alla metà della lunghezza del femore dell'atleta. In realtà la Legnano - pur supportandolo - non era molto entusiasta di quel tentativo. Fausto veniva pur sempre da un infortunio serio e i vertici dell'azienda temevano un brutto fallimento.

Nel frattempo in corso Sempione era apparso un timido sole. Sul prato c'erano tutto il clan di Coppi e diversi personaggi illustri: l'avvocato Eberardo Pavesi, Biagio Cavanna, il fratello Serse, Giovanni Cuniolo, Cino Cinelli, Tano Belloni; poi ancora il

capo dei cronometristi, il commendator Massara, Emilio Colombo del CONI, Gelpi e Servegnini per la Federazione e molti altri personaggi importanti, tra cui un curioso Fiorenzo Magni (che proprio al Vigorelli due giorni prima aveva stabilito il record del mondo sui 50 chilometri) in tenuta da allenamento. Sugli spalti cerano pure parecchi operai della vicina Alfa Romeo in pausa pranzo, giunti alla pista avvertiti dal megafono di un tifoso.

Gianni Brera, nella sua cronaca, scrisse che Coppi, negli attimi precedenti la partenza, aveva inghiottito cinque pastiglie di simpamina, uno stimolante derivato dall'anfetamina, mandando giù il tutto con un sorso di caffè bollente. Alle 14:12 il cronometrista Massara scandì gli ultimi cinque secondi finché al suono della campana il commissario Cattaneo tolse le mani dalla bicicletta.

Fausto partì veloce, forse troppo, ma non poteva fare altrimenti vista l'impossibilità di svolgere una prova generale nei giorni precedenti. Completò il primo giro in 33", uno in meno di Archambaud, mentre il primo chilometro venne percorso in 1'17". Dopo 11 giri il suo ritmo cominciò a calare, ritornando in parità con il francese, e dopo 48 giri era dietro di 6", con Pavesi che aveva iniziato a fumare nervosamente la sua pipa di radica.

«Tranquilli si riprenderà», sentenziò Cavanna, mantenendo dietro agli occhiali scuri un'espressione impassibile. Non si sbagliava. Coppi iniziò lentamente a limare lo svantaggio e alla mezz'ora aveva percorso 22,946 chilometri contro i 23,007 di Archambaud: solo 4" di ritardo.

Mentre Emilio Colombo gli gridava che doveva vincere per il Duce, Coppi mise la mano nella tasca posteriore per prendere il rinforzo di caffè, zucchero e quant'altro da una boccetta di vetro opaco. Gli ultimi 30 giri furono una sofferenza, sia per Coppi, sia per chi lo osservava: guadagnava metri preziosi in un giro per perderli poi in quello successivo. A ogni curva sfiorava pericolosamente i sacchetti di sabbia in modo da percorrere meno strada possibile. Dopo una lunga rincorsa, al settantaduesimo giro, Fausto appaiò Archambaud.

«La figura del corridore s'è plasmata nella ritmica di un movimento esatto fino alla monotonia, costante fino all'incubo», scrisse l'indomani il direttore de *La Gazzetta* Bruno Roghi nel suo editoriale.

Nove giri più avanti e dopo quarantun minuti di prova, Coppi era in vantaggio di due decimi. Ormai sembrò aver spiccato il volo arrivando al novantacinquesimo giro a ben 2"03 di margine. Dopo cinquantatré minuti, tornò però nuovamente in parità. «Tutto da rifare», come diceva il suo rivale Bartali, perché Fausto al giro successivo tornò clamorosamente in vantaggio per un secondo. Quando mancavano sette minuti, lo speaker diede l'ultimo incitamento: i minuti più lunghi della vita di Fausto. Al centododicesimo giro i due campioni erano ancora pari, dopodiché dopo la curva delle tribune, Coppi si alzò per un attimo sui pedali come scosso da un sussulto: ogni pedalata era diventata un colpo d'ali.

«La bici di Coppi non è più un agile veicolo a due ruote che asseconda l'impulso del suo cavaliere. È un proiettile che l'atleta scaglia davanti a sé per colpire il bersaglio del primato», avrebbe proseguito Roghi nel suo resoconto. L'ora scoccò quando il campione aveva percorso 115 giri e 151 metri, che tradotti in chilometri facevano 45,871, ossia 31 metri in più di Archambaud. 103,3 pedalate al minuto. Fu un vero e proprio *Miracolo a Milano*, parafrasando il grande film di Vittorio De Sica che sarebbe uscito nel '51. Il primo a soffocarlo di abbracci fu il fratello Serse e il primo a stringergli la mano fu un certo Novaresi, un estroverso borghesotto milanese in cravatta, che estraendo un voluminoso portafoglio dalla tasca gli porse un biglietto da 1.000 lire. «Tieni Fausto, te lo meriti davvero», disse con aria visibilmente soddisfatta. A quei soldi si sarebbe aggiunto un cospicuo premio di 25.000 lire messo in palio dalla Legnano, che si sarebbe assicurata un grosso ritorno d'immagine nei mesi successivi. «Forza e volontà della razza italiana», titolava il giorno seguente *La Gazzetta*: si continuava a parlare di razza e di guerra, dato che il resto delle notizie riguardavano i contrattacchi delle trup-

pe dell'asse. «È andata quasi bene», aveva confidato il campione tra gli abbracci del fratello. «Me la son vista brutta a metà percorso, quando ho dovuto lottare con tutte le mie energie contro la crisi che mi paralizzava le gambe, i garretti, le braccia, la testa, tutto. Poi improvvisamente, mi sono tornate le forze e il sangue nelle vene. Doveva finire così. Sono contento per la mia famiglia e specialmente per il mio colonnello Camillo Butti, che mi aiuta in tutti i modi».

La guerra, però, lo stava aspettando al varco: dieci giorni dopo il Record, Coppi fu imbarcato sulla nave che lo condusse a Castelvetrano in provincia di Trapani.

Vani furono gli ultimi tentativi: il Campionissimo finì soldato in nord Africa e di lì prigioniero di guerra. Coppi non provò più nella sua carriera il Record dell'Ora, che resistette ben 14 anni.

Glielo tolse Anquetil con 46,159 chilometri nel '56. A Rino Negri disse: «Sai perché non penso più al Record? Perché non voglio più sentire nelle orecchie quel micidiale suono della campana a ogni giro. Il tormento dell'ultimo quarto d'ora era stato terribile». Ma se ne pentì.

## ERCOLE BALDINI

Dopo 14 anni dal Record di Fausto Coppi il primato ritornò in Francia passando nuovamente per il Vigorelli. Il 29 giugno 1956 Jacques Anquetil fece registrare il nuovo primato e diventò il padrone dell'Ora. Lo scettro tornò nuovamente in mano ai francesi, cosicché le italiche speranze ricaddero su un romagnolo tanto verace quanto atipico, piuttosto posato e riflessivo, tant'è che il noto cronista Orio Vergani lo avrebbe ribattezzato "il ciclista riflessivo".

Ercole Baldini, classe 1933, forlivese di Villanova, aveva ricevuto il nome dal nonno che si spense quattro giorni prima della sua nascita. Baldini cominciò a correre a 15 anni e dimostrò fin da

subito delle eccellenti doti da passista. Il 30 ottobre del 1954 conquistò di prepotenza il Record dell'Ora nella categoria dilettanti con 44,026 chilometri, battendo il precedente record di Franco Aureggi e andando molto vicino al primato assoluto, che al tempo apparteneva ancora all'Airone. *La Gazzetta* del giorno dopo nel titolo scriverà: «Baldini minaccia Coppi». Nonostante il primato, però, i successi necessari per spiccare il volo tra i professionisti stentavano ad arrivare, e nel '56 Baldini si diede un ultimatum: se quella stagione non fosse andata secondo le previsioni, avrebbe mollato il ciclismo. Nel frattempo, era passato dalla Nicolò Biondo alla Gilberto Borelli, anch'essa di Carpi, ma sicuramente più blasonata e probabilmente più generosa nell'ingaggio.

Qualcuno della nuova squadra intuì che un corridore con il fisico possente come il suo, fosse limitato per le gare su strada. Baldini, che rasentava gli 80 chili di peso, era tagliato per le prove su pista, soprattutto per l'inseguimento, così l'allora commissario tecnico dei dilettanti su strada, Giuseppe Proietti, propose l'idea a Guido Costa, il CT più vincente del ciclismo italiano. I due tecnici romani unirono le forze e misero Ercole in pista con l'intento di migliorarne la guida in vista delle cronometro su strada. D'altro canto, correre su strada gli avrebbe dato il fondo necessario per le prove di resistenza nei velodromi.

Nonostante la poca dimestichezza con gli anelli, Proietti iscrisse immediatamente Baldini al campionato nazionale d'inseguimento, dove batté tutti gli avversari vincendo in finale contro quello specialista fortissimo che rispondeva al nome di Leandro Faggin. Costa e Proietti, però, dopo quel successo ruppero paradossalmente l'intesa, poiché iniziarono a contendersi il ragazzo, che avrebbe potuto fare le fortune delle rispettive nazionali. Alla fine, si trovò un accordo: Costa se lo sarebbe portato ai Mondiali su pista a Copenaghen, mentre Proietti l'avrebbe avuto a disposizione per le Olimpiadi di Melbourne.

Ai Mondiali danesi, Baldini arrivò in finale, guarda caso nuovamente contro Faggin, laureandosi campione del mondo in

quella che era stata a tutti gli effetti un'autentica e combattuta rivincita. La freschezza che ostentava Baldini al termine delle prove mondiali aprì nuovi orizzonti nei programmi di Proietti, che iniziò a fiutare seriamente la possibilità di attaccare il record di Anquetil.

Baldini in quel momento era ancora dilettante sulla carta, ma aveva già l'accordo con Pavesi per passare professionista con la Legnano la stagione successiva. L'unico particolare che lo differenziava da Anquetil, più giovane di un anno, era la dicitura sul tesserino: "dilettante" e non "professionista". Guido Costa si accordò così con il patron del Vigorelli, Vittorio Strumolo, per far svolgere la prova il 19 settembre 1956.

Baldini arrivò a Milano una settimana prima e iniziò da subito a fare le prove generali, prendendo piano piano confidenza con la pista e facendo registrare, senza troppa fatica, i nuovi primati mondiali sui 10 e 20 chilometri. «Proietti mi chiese se avessi intenzione di andare avanti e provare l'Ora», ricorda Baldini. «Io mi sentivo così fresco che ero certo di poter reggere tranquillamente per un'altra ventina di chilometri».

La mattina del grande giorno Ercole si svegliò scrutando titubante il cielo, con l'allenatore che, sapendo come prenderlo, lo rassicurò garantendo che per l'ora della prova il vento sarebbe scomparso. La spavalderia cominciava a far posto alla paura. Dopo una colazione a base di caffelatte, senza proferire alcuna parola per la tensione, Baldini si mise nelle mani del massaggiatore Bartoli. Alle 8:30 uscì per una sgambata di 30 chilometri per le strade della città, all'epoca facili da pedalare in bicicletta. Nel frattempo Proietti era rimasto in albergo a studiare le tabelle, dando l'appuntamento al suo pupillo alle 11:45 per collaudare in pista le ruote speciali che il meccanico della Legnano, Marnati, gli aveva portato direttamente dallo stabilimento di Porta Genova.

Come Coppi, anche Baldini avrebbe usato una bicicletta dei "ramarri": il peso era di 6,45 kg, tre etti e mezzo meno di quel-

la di Anquetil. Il telaio verde oliva aveva un'altezza di 60 cm, il manubrio era ricoperto da un nastro rosso. Le pedivelle erano lunghe 17,5 cm, le ruote da 32 raggi pesavano 750 grammi l'anteriore e 800 la posteriore, mentre i tubolari erano più leggeri rispetto a quelli del francese. Il rapporto usato era lo stesso degli ultimi due primati, un classico 52x15. Con quella bicicletta nuova fiammante Ercole iniziò l'ultima prova, con Proietti che suonava la campana ogni 31 secondi come recitava la tabella, il Treno di Forlì riuscì facilmente a rispettare quei tempi sebbene indossasse i pantaloni della tuta. Alle 12:20 rientrò in albergo (in bicicletta) per un piatto di spaghetti e per isolarsi in camera, in modo da trovare la concentrazione davanti ai giornali che parlavano del suo tentativo. Alle 16:50 entrò nello spogliatoio e 5 minuti più tardi uscì in pista, dove lo attendevano 5.000 persone sugli spalti, ma dopo 15 minuti ridiscese negli spogliatoi, impallidito. L'idea del vento continuava a ossessionarlo. Proietti provò a rasserenarlo con scarso esito. Qualche istante dopo, il giudice Giovannone invitò tutti a uscire.

Tornato all'esterno, il giovane corridore venne accolto da un boato assordante, con la gente sugli spalti che in dieci minuti era triplicata: 15.000 persone riempivano il grande anfiteatro del Vigorelli, mentre altrettanti tifosi erano stati bloccati all'ingresso perché non c'era più spazio. Nella testa di Baldini però ritornavano alla mente le parole dei giornalisti e degli addetti ai lavori, che dicevano che quella sarebbe stata un'impresa quasi impossibile. Con il dottor Strumolo non furono presi accordi contrattuali e di quei 15.000 paganti Baldini non vide una lira. Ma l'impegno verso i tanti tifosi presenti era fortissimo. La gente dagli spalti continuava a incitare il corridore forlivese e sul parterre c'erano i campioni Antonio Maspes, Learco Guerra e il concittadino Glauco Servadei. E poi ancora Cino Cinelli, che nel frattempo era diventato un affermato costruttore, il CT dei professionisti Alfredo Binda e il presidentissimo della Federazione, Adriano Rodoni.

Alle 17:47 Baldini iniziò l'allineamento alla partenza col ca-

schetto in testa, addosso la maglia iridata dell'inseguimento e i pantaloncini della Gilberto Borelli.

Sorretto dal giudice Maraggia attese il colpo di pistola e partì. Dopo un minuto, vennero svelati i dati climatici della serata: 17,2° nell'aria, 19° sulla pista e 81% di umidità. Al passaggio del decimo chilometro Baldini era in vantaggio di 5" e 2 decimi, e al quindicesimo di 8". Tra il 26° e il 28° giro il ragazzotto ebbe una leggera flessione. Si riprese velocemente e al ventesimo chilometro passò in vantaggio di 12", divenuti 24" al trentesimo e 27" al quarantesimo. Fu una cavalcata trionfale, uno dei giorni più felici del Vigorelli e dello sport milanese. Ogni due giri Proietti gridava «Respiral», raccomandandogli di non farsi trasportare dalla foga. Nel frattempo, Strumolo ordinò a Belloni di far accendere i fari così che il velodromo, illuminato a giorno, sembrasse ancora più pieno. Dopo 102 giri Baldini toccò il massimo vantaggio con 30" prima di cedere 5" nelle ultime tornate. Quando mancavano 8 minuti alla fine tutti erano ormai certi del trionfo.

Il giudice Farina abbracciò Proietti, i giornalisti francesi stingevano le mani a quelli italiani: potere del Vigorelli, che in quegli anni sapeva unire i due popoli come nessun altro contesto.

«Due giri, un giro... il delirio è tempesta. E Baldini, sommerso, ha ancora nei polmoni tanta voce per difendersi dall'assalto che fa paura. Poi il giro d'onore. L'urlo della folla non si placa. Il foglio del nostro taccuino che vola nell'aria. E qui il delirio sfiora la follia», scrisse Gianni Cerri su *La Gazzetta*.

Nell'editoriale del giorno seguente il giornale milanese titolò "Prodigio al Vigorelli": il Treno Baldini aveva percorso in un'ora 46,393 chilometri, arrivando con 234 metri d'anticipo alla stazione della gloria. Negli anni successivi Baldini tenne sempre a precisare di essere riuscito a battere il Record al primo tentativo, a differenza di Anquetil che ci riuscì solo al terzo assalto.

L'Orchestra di Ercole Baldini si era conclusa trionfalmente al crepuscolo, illuminato da migliaia di fiaccole che la folla festante aveva improvvisato dando fuoco ai giornali arrotolati.

Il suo magico '56 però non era ancora finito. Nei due mesi che lo separavano dai giochi Olimpici vinse cinque corse, tra cui la Milano-Bologna, e il 7 dicembre a Melbourne conquistò la medaglia d'oro da favorito, tanto che a fine stagione fu insignito del trofeo "Edmond Gentil", il massimo riconoscimento per un ciclista dell'epoca, che per la prima volta veniva assegnato a un dilettante. Dopo quel '56 da favola, l'avocatt Pavesi mantenne la sua promessa ingaggiandolo alla Legnano, e nel giro di due anni vinse il Giro e il Mondiale su strada.

Giuseppe Olmo, Fausto Coppi, Ercole Baldini. Poi Francesco Moser ad aprire una nuova epoca e infine il prodigio di Filippo Ganna: il Record dell'Ora è una storia italiana!



---

CAPITOLO V

**ENRICO BRUSONI**





## L'OLIMPIONICO CHE NON SEPPE MAI DI AVERE VINTO L'ORO

Questa è una storia strana, un racconto che ci riporta indietro fino all'inizio del secolo scorso.

Una storia incastonata nella lussuosa e confusionaria fastosità d'inizio Novecento, conosciuta anche come Belle Époque, e il protagonista di questo racconto è un ragazzotto di un metro e settanta, aitante, baffuto e scapigliato, che correva in bicicletta per mestiere. Un atleta versatile che calcava le strade e le piste italiane ed europee, dotato di un buon passo, veloce quanto basta, malizioso, tattico e decisamente scaltro, in quel ciclismo a cavallo dei due secoli, dove non mancavano certo le botte segrete, i passaggi a livello addomesticati, le bevande sospette, le coltellate alle gomme, i chiodi, i colpi assassini che ti facevano stramazzone lungo e disteso per terra.

Arezzo, 10 dicembre 1878, nasce Ernesto Mario Brusoni, ma tutti lo conosceranno con il nome di Enrico. Il padre è un austero ingegnere delle ferrovie che si trova nella città toscana con la famiglia per motivi di lavoro. Si trasferiranno a Bergamo poco dopo e ci rimarranno per sempre. Intanto il piccolo Enrico cresce coltivando una passione che in quegli anni sta spopolando in lungo e in largo per la penisola: Enrico sarà un ciclista o, per meglio dire, un velocipedista. I Brusoni non sono affatto poveri, il ragazzo non pedala per rabbia o per amore, corre perché gli piace e sogna di diventare un campione. Non patisce gli stenti come molti ciclisti del tempo, Enrico può dedicarsi completamente e in tranquillità agli allenamenti lungo le strade della Brianza, senza bisogno di lavorare in contemporanea, specie in quegli anni quando anche una bistecca poteva rappresentare un privilegio.

Il giovane Brusoni, all'età di diciassette anni, figura addirittura tra i fondatori del Velo Club Orobica, del quale viene eletto con-

sigliere, e intanto sulla pista del ciclodromo bergamasco inizia a mettersi in mostra sia nella velocità che nelle corse dietro motori. Il suo esordio avviene nella Milano-Salsomaggiore e le vittorie non tardano ad arrivare. Riesce a vincere anche delle corse su strada piuttosto importanti, come la Coppa del Re nel 1898, e a stabilire il Record dell'Ora dietro motore con 54,785 chilometri. Nel 1899 strappa a Rodolfo Muller il Record dell'Ora italiano.

All'inizio del 1900 il ragazzo si spinge fino a Parigi per provare il campionato mondiale di velocità su pista, ma viene eliminato da colui che risulterà poi il vincitore, il belga Léon Didier Nauts. Vincerà però la prova internazionale ad handicap battendo l'americano John Lake e, approfittando del buon stato di forma, deciderà di tentare il record mondiale di mezzofondo. Il mezzo sarà una pesantissima e ingombrante *triplette* (un tandem a tre posti), dove lo chauffeur era il milanese Ettore Bugatti, che diventerà poi famoso per essere stato il fondatore del celebre e omonimo marchio di auto di lusso e da corsa. Il tentativo ha pieno successo, tanto che allo scadere dei 60 minuti Brusoni ha percorso 51,783 chilometri, risultato straordinario per quei tempi.

## DISTANZE CHILOMETRICHE

Nel 1901 Brusoni vince il campionato italiano di Velocità dilettanti e il 20 giugno del 1902 si presenta ai nastri di partenza della Gran Fondo, che per 540 chilometri va da Milano a Torino, attraversando tutta la Pianura Padana. Un impatto rovinoso e quantomeno sospetto tra i due favoriti, Giovanni Gerbi e Romolo Buni, gli spiana la strada e Brusoni ne approfitta per aggiudicarsi la corsa in volata. Chiude la stagione conquistando ancora il titolo nazionale di velocità, ma stavolta da professionista.

Nel 1904 ottiene la sua vittoria più clamorosa in un'affollata Gran Fondo che vede al via 73 concorrenti sulla distanza di 600 chilometri. La cronaca riferisce che la corsa parte alle ore 16:30

del 16 luglio da Milano direzione Bologna, risalendo poi verso Verona prima di dirigersi nuovamente in direzione del capoluogo lombardo. Su quelle strade sterrate è piuttosto facile forare, cosa che capita anche a Brusoni, che decide di cambiare la ruota con il romano Alfredo Sartini, detentore al tempo del record delle 24 ore. Questa mossa da regolamento non è consentita, pena squalifica immediata, ma l'operazione è conclusa con la promessa di un pollo e di una parte consistente del premio finale. La corsa è lunga ed estenuante, uno alla volta cedono quasi tutti; si ritirano il Diavolo Rosso Gerbi e Giovanni Rossignoli, mentre Brusoni, superata una crisi per la stanchezza e la sete, si presenta con i primi all'ippodromo.

Questa è la cronaca che ci è stata tramandata: «Era già sera quando avvenne l'arrivo, un gruppo di dieci uomini irrompeva sulla pista. Fu un volatone di ombre, di sudore, di fango, di grida. Nessuno vide nulla sino ai duecento metri. A cento metri si distinse Cuniolo, poi De Rossi, poi un'ombra, poi il resto. A 50 metri una maglia nera si fece avanti a tutti con la testa sotto il manubrio, era lui». Brusoni precede di mezza ruota Ugo Sivocci, che divenne poi famoso come pilota automobilistico e compagno di Enzo Ferrari in Alfa Romeo. Tempo impiegato: 28 ore 37'05"! Intascò le 1000 lire poste in palio per il vincitore e altre 1000 gliele regalò la casa costruttrice della bicicletta, la Umberto Dei. La storia non dice se una parte di quel tesoretto finì o meno nelle tasche di Sartini, il quale tuttavia si astenne dal segnalarlo per quel provvidenziale quanto impertinente cambio di gomma.

Per conoscere la strana storia a cui vi ho fatto riferimento in apertura, dobbiamo ritornare un po' indietro nel tempo, in quella che era ritenuta la capitale d'Europa, la meravigliosa Parigi, la regina della Belle Époque, perché in occasione del congresso olimpico del 1894 il barone Pierre de Coubertin propose che i Giochi Olimpici del 1900 si tenessero in contemporanea all'Esposizione Universale già programmata per quell'anno nella capitale francese, nonostante le richieste della Grecia, che

avrebbe voluto essere designata in perpetuo come sede unica dei Giochi.

Comunque, tutte le risorse dello stato erano già state assegnate all'Expo e, nella realtà, il governo francese estromise il barone de Coubertin, ideatore oltretutto dei Giochi stessi, dall'organizzazione delle Olimpiadi, destinando un budget pressoché nullo all'evento. Così le gare furono inserite come una sorta di attrazione, degli eventi collaterali all'interno dell'Esposizione Universale, che rimarrà nella storia per aver visto spopolare il cinematografo dei fratelli Lumiere. La maggior parte dei vincitori nel 1900 non ricevette le classiche medaglie, bensì coppe e trofei di varia natura.

Alle Olimpiadi di Parigi furono però introdotte due importanti novità: l'ammissione delle donne alle gare e l'esclusione degli atleti dilettanti, esattamente il contrario di quanto fu deciso ad Atene.

## GLORIA IN VELODROMO

La cerimonia d'inaugurazione della II Olimpiade moderna si tenne il 14 maggio e quella di chiusura il 28 ottobre, più di 5 mesi dopo. Si gareggiava solo di domenica. Enrico Brusoni ha l'entusiasmo dei 21 anni quando si iscrive a tre delle competizioni di ciclismo previste dal 9 al 16 settembre nel velodromo di Vincennes. Partecipa alla gara di handicap, alla prova di velocità e alla "course des primes". Brusoni è un "all black" ante litteram: dai baffi alla maglia con lunghe maniche fino ai calzoncini al ginocchio è tutto nero. Il bello è che metaforicamente riesce a fare neri anche tutti i suoi avversari della gara a punti. Sono in 28 a battaglia sulla pista di 500 metri, ma è quasi sempre Brusoni a mettere la testa davanti.

Una volata al giro per dieci sprint totali: tre punti al vincitore, due al secondo e uno al terzo, che triplicano in occasione del vo-

latone finale. Enrico, però, risolve la questione molto prima aggiudicandosi gli sprint numero 2, 3, 5 e 8. Poi, già che c'è, decide di stravincere prendendosi anche l'ultimo giro. Dietro di lui il tedesco Karl Duill, ma soprattutto un francese che risponde al nome di Louis Trousselier, che il mondo conoscerà meglio pochi anni dopo perché in grado di vincere un Tour de France, una Parigi-Roubaix, una Bordeaux-Parigi e molte altre corse di primo rango.

Così Brusoni, il 15 settembre, diventa il primo ciclista italiano a vincere una gara olimpica, e secondo medagliato, in quanto la palma di primo italiano a vincere un oro olimpico va al vicentino Gian Giorgio Trissino, che vinse l'oro negli sport equestri il 2 giugno precedente. Comunque, nessuna medaglia per Enrico, anzi gli fecero addirittura credere che quelle gare servissero da contorno al grande circo dell'Expo e quindi, amareggiato, se ne ritornò in quel di Bergamo. Il titolo olimpico gli verrà assegnato postumo, nel 1998, ben novantotto anni più tardi, grazie al lavoro di un chirurgo ortopedico del New Jersey, il dottor Bill Mallon, che riveste tuttora la carica di presidente dell'associazione internazionale degli storici olimpici (ISOH). Mallon ha cercato di mettere insieme tutti i pezzi del complicatissimo puzzle olimpico, entrando nelle pieghe di un programma assurdo, interminabile e quanto mai confuso come quello dei Giochi parigini.

Fissando un criterio univoco per dividere le esibizioni stile baraccone da quelle che potevano avere dignità olimpica, Mallon è arrivato a dare una fisionomia più precisa all'Olimpiade parigina, stabilendo in 95 il numero di gare che avevano i requisiti per appartenere alla famiglia a cinque cerchi (contro le 87 ipotizzate in precedenza), per un totale di 1222 atleti partecipanti (22 donne), in rappresentanza di 28 nazioni. Con questo nuovo conteggio, gli italiani ufficialmente presenti sono saliti da 11 a 24. E tra questi c'è l'ignaro campione Enrico Brusoni.

In conclusione, le Olimpiadi di Parigi rappresentarono un netto passo in avanti rispetto ad Atene.

Sotto altri aspetti, invece, restava ancora molta strada da fare:

“discipline” come il tiro al piccione o il tiro alla fune, gare palesemente truccate e altre disertate per motivi religiosi (si gareggiava solo di domenica) lasciavano ancorati i Giochi in una fase di pre-modernità.

In generale, i Giochi del 1900 furono comunque considerati un fallimento. Il CONI considera la vittoria di Brusoni nel medagliere olimpico italiano, mentre il CIO non riconosce ancora questa gara come prova ufficiale del programma della II Olimpiade anche se oggettivamente sarebbe stato tutto dimostrato dal dottor Mallon.

Bisogna infine considerare che le statistiche delle prime Olimpiadi non sono pienamente attendibili, perché non esistono archivi ufficiali dell'epoca e i dati sono stati ricostruiti molti anni dopo ricercando tra varie fonti. Inoltre, nelle prime edizioni dei Giochi la maggior parte degli atleti partecipava a titolo individuale, fino a che non vennero istituiti i vari comitati olimpici nazionali e di conseguenza le delegazioni olimpiche ufficiali dei rispettivi paesi (il CONI fu fondato nel 1914). Insomma, anche se la gara a punti di questa tanto chiacchierata Olimpiade non viene considerata ufficiale dal CIO, lo è a pieno titolo per tutti gli storiografi ufficiali dei Giochi Olimpici e per il Comitato Olimpico Nazionale Italiano. Una medaglia persa e poi ritrovata. Per giunta d'oro, vera, reale e concreta, assegnata al legittimo proprietario quasi un secolo dopo la sua impresa e a cinquant'anni dalla sua scomparsa.

Questa è la storia di un uomo e del suo destino, Enrico Brusoni, il ciclista che conquistò la fama all'inizio del Novecento, senza che nessuno, lui *in primis*, fosse però a conoscenza del trionfo a cinque cerchi.



---

CAPITOLO VI

**1958:  
L'ANNO DELLA SVOLTA**





## 1958: L'ANNO DELLA SVOLTA

Ogni annata di sport lascia qualcosa di importante da raccontare ai posteri, ma alcune stagioni hanno lasciato un segno un po' più profondo di altre nel cuore e nella memoria ma soprattutto nel cuore degli sportivi.

Proviamo a pensare per esempio al 1949, quello di Fausto Coppi e la sua Cuneo Pinerolo, quando Mario Ferretti coniò la famosa frase: *“Un uomo solo al comando, la sua maglia è bianco-celeste, il suo nome è Fausto Coppi”*.

Come dimenticare poi quel magico 1982 in terra di Spagna, o ancora il 1998 di Pantani, ma c'è un'annata che forse più di ogni altra ha rappresentato un punto di svolta, una sorte di “apice”, un punto d'arrivo ma soprattutto di ripartenza: stiamo parlando della stagione ciclistica 1958, quando l'immenso Fausto Coppi ormai a fine carriera sentiva il fiato sul collo di un giovane e fortissimo Ercole Baldini.

Vorrei, prima però, fare alcune premesse, così, tanto per capire il contesto storico e sociale attorno a cui ruotava il ciclismo di quell'annata.

Il 1958 fu per davvero un anno sconvolgente per la storia d'Italia, e non parlo solo di sport ma di cultura, religione, politica, ed economia, e per certi versi, fu ancora più importante di un Sessantotto ancora lontano da arrivare.

In quell'anno l'Italia raggiunse il più alto tasso di prodotto interno lordo della sua storia e per la prima volta il numero degli addetti all'industria superò quello degli agricoltori.

Al Festival di Sanremo vinse un signore che non parlava di cuore e amore ma sognava di volare e lo faceva, gridando la sua gioia di vivere, urlando la percezione di se stesso, il privilegio di esistere... e lo faceva, per l'appunto, gridando così forte da diventare il capostipite della schiera dei cosiddetti “urlatori”.

I favoriti della vigilia erano i soliti Claudio Villa, Nilla Pizzi e compagnia bella, ma a vincere invece fu “*Nel blu dipinto di blu*”, diventata poi famosa come “*Volare*”: ne era autore e interprete il pugliese Domenico Modugno, ed era la prima volta che a Sanremo si presentava un “cantautore” (parola che, peraltro, non esisteva ancora in italiano ed entrò in uso solo l’anno dopo). Più che una vittoria fu un trionfo, anche perché Modugno non era solo un cantautore ma un “cantattore”, che in scena sapeva usare la voce, la mimica e tutto il corpo con straordinaria vitalità o originalità, da lì in poi la musica leggera italiana non fu più la stessa.

Il 20 febbraio entrò in vigore la legge Merlin e da quel giorno in Italia si vietò l’esercizio delle case di prostituzione e si dispose per la chiusura dei “locali di meretricio”.

Il 28 ottobre salì sul Soglio Pontificio il cardinale Angelo Giuseppe Roncalli, alias Giovanni XXIII, un papa che rivoluzionò le regole della Chiesa e i parametri di comunicazione tra il clero e i laici attraverso il Concilio Vaticano II. Un papa rivelatosi grande innovatore, pretese che la messa venisse celebrata nella lingua locale e non più in latino con il prelado poi rivolto verso i fedeli e tantissime altre modifiche indirizzate a migliorare e modernizzare una chiesa che al tempo risultava un tantino antica.

La televisione, il frigorifero e la lavatrice cominciarono a essere considerati un bene di consumo, strumenti domestici di uso comune e non più un lusso per pochi, insomma si stava entrando per davvero in quello che poi verrà ricordato come il boom economico.

Pensate che nel ’58 nasce in Italia il Ministero della Sanità, cosa che fino a prima era regolamentata da un obsoleto Ministero dell’Interno. Intanto, in Svezia, il Brasile vinceva il suo primo mondiale di calcio riscattando la figuraccia rimediata in casa nell’edizione precedente, in finale contro l’Uruguay; in quell’edizione iniziò a brillare la stella di Pelè.

Anche il mondo del ciclismo in quell’irruento ’58 fu scosso

dall'avvento di una meteora tanto devastante quanto effimera, il suo nome era Ercole Baldini.

Due anni prima, quando era ancora dilettante, polverizzò il record dell'ora, migliorando la prestazione di sua maestà Jaques Anquetil, che l'aveva strappato a sua volta a Fausto Coppi.

Secondo Casadei, il re del liscio, gli dedica pure una canzone, *Il Treno di Forlì*, e lui risponde vincendo la prova in linea delle Olimpiadi a Melbourne.

Quella prova verrà ricordata anche perché gli organizzatori non trovarono il disco dell'inno italiano di Mameli per la cerimonia di premiazione e così furono gli emigranti festosi a cantare appunto l'inno davanti a un radioso Ercole, per quello che fu un tripudio di gioia e lacrime in onore del nuovo campione, pensando alla loro amata terra lontana.

Ercole Baldini stava emergendo e Fausto Coppi, alla soglia dei suoi 39 anni, stava imboccando, o meglio aveva imboccato, il viale del tramonto. Intanto i due, insieme, vinsero il Trofeo Baracchi, per quella che fu l'ultima vittoria importante per l'Airone.

Ercole fece suo anche il Giro d'Italia, relegando al secondo posto Gastone Nencini e concedendosi pure il lusso di mandare fuori tempo massimo, nella crono di Forte dei Marmi, una sessantina di corridori.

L'evento più importante di quella stagione ciclistica fu il tanto atteso Campionato del Mondo di Reims.

La corsa si sviluppava tra le colline dello Champagne, un circuito da ripetere 15 volte per un totale di 250 chilometri, con tre salitelle e quella più impegnativa portava un nome quantomeno inquietante: la collina del Calvario.

Ancora oggi ci si interroga su come andarono realmente le cose quel giorno, e allora veniamo alla cronaca: i fiamminghi sulla carta erano i più forti, ma come per gli italiani a Valkenburg dieci anni prima, si annullarono marcandosi a vicenda.

Allora l'astuto Louison Bobet, corridore di casa ormai a fine carriera decise di attaccare da subito sconvolgendo i piani di tutti

gli altri, in quanto pensò che sarebbe stato meglio anticipare i velocissimi atleti del Belgio per non trovarseli poi in volata a fine corsa, così subito dopo il via il francese scattò tentando una fuga a lunghissima gittata.

Alla progressione del francese si accodarono, Gastone Nencini e l'olandese Gerrit Voorting, una fuga a tre che agli inesperti sarebbe potuta sembrare un autentico azzardo e che invece con il passare dei chilometri si faceva sempre più interessante. A rigor di logica, le varie nazionali avrebbero tenuto cucita la corsa alle loro spalle e, sebbene mancassero ancora 230 chilometri all'arrivo, l'Italia, la Francia e l'Olanda avrebbero facilmente controllato e stoppato gli eventuali contrattacchi.

La nostra squadra nazionale era costituita da Baldini per l'appunto, che ne era il capitano con un Fausto Coppi alla sua ultima partecipazione in maglia azzurra, da Aldo Moser, dal Cit Defilippis, Gastone Nencini, Arnaldo Pambianco, da Alfredo Sabbadin e il suo compaesano Vito Favero, fresco del secondo posto al Tour.

È a questo punto che avviene il colpo di scena: Coppi si avvicina a Baldini e gli ordina di raggiungere i fuggitivi, ma Ercole, perplesso da tale indicazione, gli ricorda che non sarebbe corretto entrare, in quanto tra i battistrada c'era pure Nencini.

Niente da fare, l'ordine di Fausto Coppi è tassativo e in 5 chilometri, il forlivese raggiunge la fuga dei tre.

Immaginatevi lo sgomento di Nencini, che guardando inferocito il povero Baldini gli chiese: "Ma cosa ti è saltato in mente?"

"È stato Coppi a mandarmi in questa fuga", replicò il romagnolo. "Io gli avevo detto che c'eri fuori tu, ma lui ha insistito."

Di lì in poi Baldini tirò più di tutti e Voorting, sfiancato, fu costretto a staccarsi.

A tre giri dalla fine anche Nencini era molto stanco così suggerì al romagnolo di attaccare, anche perché aveva appena visto Bobet bere un rinforzo da un borraccino, e questo portava a pensare che anche il francese fosse al limite. A questo punto Baldini aumentò la velocità e piazzò una progressione incredibile, senza

mai voltarsi, facendo registrare addirittura il miglior tempo sul giro, e lo vinse in solitaria quel campionato del mondo, relegando a 2 minuti e 9 secondi uno stremato Louison Bobet.

L'indomani i giornali elogiarono Coppi a gran voce, disegnan-dolo come l'artefice della vittoria della nazionale italiana, scrissero che l'Airone era stato un grande direttore sportivo in corsa, che avrebbe dato gli ordini giusti al momento giusto.

Le cose però non andarono proprio così, e quelli che ne capi-vano di ciclismo erano a conoscenza anche del fatto che Fausto Coppi non sopportasse l'idea di essere sostituito nel cuore degli appassionati da un ragazzotto di 23 anni apparso dal nulla. Così che quel giorno, in quel momento, avrebbe pensato di mandarlo allo sbaraglio, in modo che si sfiancasse nella rincorsa, e nel caso invece avesse vinto, Coppi stesso ne sarebbe risultato il regista occulto e un vincente stratega, il tutto per l'onore dell'Italia del ciclismo.

Era la prima volta che la RAI trasmetteva in diretta un mon-diale, tutta la nazione era incollata alla televisione quel giorno, ma purtroppo quello fu anche l'ultimo grande successo nella carriera di Baldini.

L'aumento di peso, la fama, le distrazioni extra gara e le com-plicazioni mai chiarite dopo l'intervento di appendicite acuta con-dannarono il romagnolo a una rapida e inesorabile involuzione. A dire il vero, Ercole Baldini riuscì a dare ancora qualche sussulto ai suoi tifosi, come una tappa al Tour de France nel '59, il Gran Premio delle Nazioni e il Giro dell'Emilia nel '60, e poi quel record di scalata al Muro di Sormano al Lombardia del '62.

Ma come è potuto accadere che un passista così pesante sia riuscito a frantumare il record di Sormano? Tanto più, che in quel Lombardia, ai nastri di partenza c'erano alcuni tra gli scalatori più forti di sempre e stiamo parlando di Imerio Massignan, Federico Martin Bahamontes, Vito Taccone e molti altri.

Un giorno sono andato a trovarlo a casa sua con i miei ami-ci Guido e Alessandro per un'intervista e lui, sebbene piuttosto

stanco e quasi cieco, si dimostrò molto accogliente, disponibile e a tratti addirittura vigoroso nei suoi racconti, così ne approfittai per chiedergli appunto di quel Lombardia: “Signor Baldini, a proposito del suo record al Muro di Sormano, si vocifera ancora ai giorni nostri che lei abbia ricevuto delle spinte, lei cosa si sente di dire a riguardo?” Lui mi rispose: “Di spinte ne ricevetti una sola.. dall’inizio alla fine”.

Vabbè, comunque nessuno potrà mai sapere come andò di preciso quel giorno, in quel di Reims tra Baldini e Coppi, fatto sta che quello era un ciclismo vero, autentico, sanguigno, duro e spietato. Uno sosteneva di avere eseguito gli ordini, l’altro avrebbe ritenuto che fosse stato il momento più adatto per partire all’attacco; questo rimarrà sempre un mistero, ma quella del ’58 fu davvero un’annata straordinaria!



---

CAPITOLO VII

# IL DOPING NELLA STORIA





## FAME, FATICA, SUDORE E LA TENTAZIONE DI FARSI DARE UN AIUTO NEI MOMENTI PIÙ DURI: ECCO IL DOPING!

Il ciclismo eroico: la dimensione di uno sport votato e caratterizzato interamente dalla fatica allo stremo delle forze, al cercare di superare i propri limiti fisici, che fin dalle sue origini veniva interpretato da atleti rudi, possenti, instancabili, infaticabili.

Uomini costretti a percorrere distanze infinite e disumane che sfioravano i 400 chilometri anche di notte su strade disastrose.

Gli atleti venivano chiamati “i forzati della strada”: resistere, resistere e sempre resistere. E fu così che allora, per poter resistere un po’ di più, qualcuno pensò di aiutarsi con delle “sostanze”, trovando in questo modo la forza di arrivare alla fine – magari vincendo – di quelle competizioni più simili a delle battaglie che a corse ciclistiche.

La scorciatoia e l’aiutino finalizzato a migliorare la prestazione sono sempre stati una tentazione endemica, una sorta di pensiero cattivo insito nell’uomo, anche se tra il dire e il fare c’è sempre di mezzo il libero arbitrio.

Se volessimo risalire alle origini di certe strane pratiche, si potrebbe arrivare alla prima metà del diciottesimo secolo, quando alcuni esploratori raccontarono di un paio di tribù dell’Africa sud orientale (i Sotho e i Thonga, indigeni di una sperduta regione del Mozambico). Questi signori utilizzavano una pappa densa, su base alcolica, per resistere alle loro massacranti cerimonie religiose, ricche di balli e canti a ritmo ininterrotto, giorno e notte senza tregua. Era una questione di durata, una specie di gara a eliminazione dove il giovanotto che crollava per ultimo avrebbe avuto in sposa la ragazza più bella della tribù. Questo intruglio usato per poter resistere a tanta fatica, nel dialetto thonga veniva chiamato chiamato “dop”.

Le cose furono poi tristemente destinate a cambiare, anche piuttosto in fretta, poiché, quei famosi esploratori non erano lì per caso ma stavano cercando uomini e donne da utilizzare come schiavi da esportare a forza nel Nuovo Mondo, in America. Fu così che quei poveri ragazzi vennero costretti a resistere alla fatica per motivi ben diversi da quelli di prima: da lì in poi avrebbero dovuto lavorare nei campi di cotone, ore e ore sotto al Sole. Crollare stremati non era concesso, altrimenti sarebbero state frustate, privazioni e stridor di denti. Con il passare del tempo, allora, il termine “dop” entrò a far parte dello slang americano, diventando “dope”, anche se in quel caso stava per lo più a significare l’uso di semi di stramonio mischiato a tabacco, un mix che aveva il potere di non fare sentire la fatica e la fame.

## NO DOPE, NO HOPE

E nel ciclismo, quando iniziò la storia degli “aiutini”? Dalle primissime gare, tanto che qualcuno sostiene provocatoriamente che lo sport e il doping abbiano la stessa data di nascita, soprattutto nel ciclismo, dove la resistenza fisica è sempre stata una priorità. Le prime pratiche empiriche non erano altro che tentativi di reintegrare le faticacce degli stakanovisti del pedale, che gareggiavano per l’appunto giorno e notte in sella a mezzi di venti chili per 12/14 ore in un periodo storico dove a volte anche una bistecca era considerata un privilegio.

“No *dope*, no *hope*” si diceva già a fine 800 quando cominciava a prendere piede l’agonismo, quando aumentavano a vista d’occhio le gare ciclistiche e di conseguenza anche i premi in denaro. Mario Cionfoli e Carlo Delfino nel loro libro “I forzati della strada hanno fame” raccontano di una bevanda chiamata “American Coffee”, un intruglio di derivazione oltreoceanica a base di estratto di cola, stricnina e arsenico che, avrebbe trasformato un cavallo da tiro in una gazzella. Beppe Conti, invece, narra nel suo

libro *Cento storie del giro* di una confessione fatta da Clemente Canepari dal già citato dottor Carlo Delfino, a proposito di alcuni pistard dei primi del Novecento (compresi lui e Rossignoli), che bevevano sangue di bue appena macellato. Un antesignano della futura eritopoietina? Difficile da dire! Sta di fatto che era comunque un metodo per combattere l'anemia dell'atleta, che tanto indeboliva coloro che percorrevano lunghe distanze per tanto tempo.

Canepari partecipò a undici edizioni del Giro d'Italia, cominciando proprio da quella del 1909 e terminando la carriera nel 1927. Sosteneva che i pistard fossero i più esperti in fatto di tecniche dopanti. Le sostanze più utilizzate erano gli estratti di coca, oppure bevande a base di solfato di stricnina quando non addirittura microiniezioni di canfora direttamente nei muscoli.

Già in una sei giorni ciclistica del 1879 i corridori usarono caffeina, zucchero disciolto in etere e altre bevande a base di alcool e di nitroglicerina, sulla base della sua attività coronarodilatatrice e nella supposizione che aumentasse la portata cardiaca. Nel 1896, viene raccontato il primo decesso dovuto a sostanze dopanti nella storia dello sport. Durante una Bordeaux-Parigi di 600 chilometri, il gallese Arthur Linton ricevette dal suo allenatore un'enorme quantità di stricnina: vinse la massacrante competizione ma dopo alcuni giorni di delirio morì per arresto cardiaco.

## LA BOMBA

Nel secondo dopoguerra, si diffusero a dismisura le amfetamine - le cosiddette "bombe" -, ma allora il loro uso non veniva considerato una pratica eticamente scorretta: in molti ricorderanno quella scenetta di Coppi e Bartali al Musichiere, che cantavano insieme ironizzando tra loro su certe strane pratiche.

Ebbene sì, la bomba non faceva sentire la fatica, la bomba ti teneva sveglio, la bomba era un paio di gambe di riserva, sostene-

va scherzando Fausto Coppi. In realtà il senso di fatica e il dolore causato dallo sforzo è il chiaro ed inequivocabile segnale che ci si deve fermare o quantomeno rallentare. Usando l'amfetamina, invece, si ottiene un effetto analogo al disattivare la spia della riserva dal cruscotto dell'auto. Solo che in quel caso si fermerebbe solo il motore, mentre in quello di un atleta, finita la benzina, il cuore potrebbe arrestarsi per sempre, cosa che l'abuso di queste sostanze ha causato nelle diverse tragedie.

Certi fatti, con il tempo, incominciavano a fare il giro del mondo, grazie anche ai nuovi mezzi di comunicazione e alla televisione, rivelando una realtà rimasta in qualche modo sommersa fino ad allora. Nel 1960, il ciclista danese Knud Jensen ebbe un collasso e morì ai Giochi olimpici di Roma durante la prova a squadre di 175 chilometri, in seguito all'ingestione di amfetamine e di acido nicotinico. Anche due compagni di squadra di Jensen, che avevano assunto la stessa miscela, ebbero un collasso e furono poi ricoverati in ospedale (da allora il C.I.O. cominciò ad introdurre i primi controlli antidoping alle Olimpiadi).

## DA SIMPSON A MERCKX

Il caso più drammatico accadde nel 1967, quando tutto il mondo vide morire in diretta Tom Simpson. Era il 13 luglio e quella tredicesima tappa che partiva da Marsiglia e arrivava a Carpentras aveva nel suo ventre un gigante da superare: il terribile Mont Ventoux. Tommy era un po' in ritardo in classifica, ma con un distacco recuperabile. Il giorno prima, però, aveva bevuto una Coca Cola ghiacciata in corsa, rimanendo vittima di un attacco di colite tanto da disidratarsi. Per salvarsi, il giorno dopo, Tommy avrebbe dovuto arrivare con i primi, puntando sul fatto che in quello successivo avrebbe avuto una tappa favorevole. Alla partenza della corsa il caldo era insopportabile e lui era ancora debilitato. Già dalle prime rampe aveva una sete cattiva. Un gregario afferrò una

bottiglia da uno spettatore e la passò a Simpson. Lui bevve in un fiato, ma non era acqua: era cognac. Ne bevve tre sorsi.

Di lì a poco cominciò a zigzagare. Una scena tremenda, tutto il mondo stava guardando in diretta quei momenti tragici. I tifosi lo sorressero, lo spinsero, lui ansimava ma voleva andare avanti a tutti i costi. Poi alzò gli occhi al cielo ed esalò il suo ultimo respiro. Soccorsi immediati, respirazione bocca a bocca, elicottero. Ma è tutto troppo tardi. Nelle tasche del corridore britannico furono trovati due blister: uno di Tonedron e uno di Stenamina. L'autopsia confermerà poi che la causa della morte fu un arresto cardiaco causato da amfetamine. Da quel giorno, i controlli antidoping divennero la regola, nel ciclismo. "Ci vollero i morti per far capire ai vivi" dirà la stampa di allora.

Altro episodio clamoroso si consumò la mattina del 2 giugno 1969 al Giro d'Italia. Eddy Merckx, saldamente in Maglia Rosa, viene fermato e squalificato per positività alla fencamfamina, un blando stimolante contenuto nel Reactivan, un farmaco da banco in libera vendita che francamente il grande Eddy non avrebbe nemmeno avuto il bisogno di assumere. La tappa era facile e la Maglia Rosa era saldamente sulle spalle del belga. Sergio Zavoli fiuta lo scoop e si precipita nella stanza numero 11 all'hotel Excelsior di Albisola, dove Merckx era chiuso da ore, e al microfono, piangendo dirà: «Non è vero. Ditemi che non vero. Ma credete che sia matto?».

La vicenda scuote l'opinione pubblica e fa il giro del mondo. Il Belgio grida al complotto. Merckx dovette fare le valigie e tornarsene a casa con un mese di squalifica. Il Tour de France sarebbe iniziato 26 giorni dopo, ma alla fine, dopo ricorsi e denunce verso ignoti per contaminazione alimentare, fu riconosciuta al belga la buona fede e poté così parteciparvi. Lo stravinse alla grande quel Tour, il Cannibale, pretendendo di essere controllato tutti i giorni così da dimostrare al mondo che lui era pulito.

Quello di Eddy Merckx fu il primo grande scandalo mediatico riguardante il doping nel ciclismo, ma di scandali ne seguirono a

bizzeffe con il passare del tempo. Negli anni '80 e '90, poi, il fenomeno assumerà una piega davvero vergognosa che le cronache hanno raccontato in lungo e in largo, ma qui ci si addentra in un ciclismo più vicino a quello contemporaneo: io mi fermo qui.

## LA TRAGEDIA DI JENSEN

Era il 26 agosto 1960 e la temperatura si aggirava intorno ai quaranta gradi: un colpo di calore, pensarono tutti quando Knud Enemark Jensen, classe 1936, iniziò a stare male a circa venti chilometri dal traguardo della 100 chilometri a squadre delle Olimpiadi di Roma. I compagni cercarono di sorreggerlo per aiutarlo ad arrivare fino in fondo, per ben dieci chilometri. Rimasto solo, cadde - apparentemente a causa di un'insolazione - fratturandosi il cranio: così riporta l'autopsia, che non fa però parola delle sostanze dopanti trovate nel corpo del giovanissimo ciclista.

La sua morte spinse il Comitato Olimpico a istituire una commissione medica apposita in occasione delle Olimpiadi invernali del 1968 a Grenoble e ai Giochi estivi di Città del Messico, nello stesso anno.



---

CAPITOLO VIII

**TONI BEVILACQUA**





## IL CORRIDORE UMILE CHE BATTEVA I GRANDI

Questa storia ha inizio la mattina del 22 ottobre del 1918. Ci troviamo a Sant'Angelo di Sala, una piccola frazione di Santa Maria di Sala, comune che oggi fa parte della Città Metropolitana di Venezia. Il paesaggio è decisamente autunnale, la Grande Guerra sta per finire e, dopo la tremenda disfatta di Caporetto nella dodicesima battaglia dell'Isonzo consumatasi un anno prima, questo invece sarà ricordato come uno dei giorni della vittoria. Vittoria è anche il nome della levatrice che aiuta a venire al mondo Antonio, quartogenito figlio di Florindo Bevilacqua e Teresa Rebeschini.

Don Giacinto lo battezza nella chiesa di San Michele. Il bambino prende il nome del nonno e del Santo per antonomasia. Del resto, la Basilica di Sant'Antonio da Padova è a una manciata di chilometri dal piccolo paesino nel cuore del graticolato romano. Siamo in Veneto e Antonio sarà, per sempre e per tutti, semplicemente Toni.

A 12 anni, terminato l'obbligo scolastico, Toni diventa contadino, ma scopre subito che il lavoro nei campi non fa per lui. Però deve sudare lo stesso in quei dieci campi del padre, almeno finché un giorno non ruba la bici del genitore e scopre che quella sarà la sua vita. Florindo lo aspetta cupo sul portico di casa e gli intima: «Quela bici non te la tochi pù». Un divieto che per il piccolo è un autentico colpo di pistola al cuore. Toni però ha la testa dura e il 26 aprile del 1937, a 18 anni, si tesserà per la Società Ciclistica Scorzè come corridore di quarta categoria. Alla prima gara sul circuito di Villanova arriva secondo, ma solo perché non ha esperienza e una volata vera e propria lui non l'aveva mai fatta fino ad allora. Alle corse successive diventerà l'uomo da battere.

Toni, che ha deciso di dedicare la sua vita alla bicicletta, diventa così corridore dilettante. Il 18 giugno del 1939 si corre

la Torino - Piacenza, gara di selezione per i Mondiali di Varese, 224,2 chilometri. Toni si presenta forte di quattro vittorie: Treviso, Padova, Ravenna e Bolzano. Bruno Pasquini scatta in salita ma Bevilacqua lo raggiunge. In discesa arriva anche Ronconi ma Toni, tra due ali di folla, trionfa al traguardo di Piacenza dopo avere innescato un'impetuosa progressione, relegando così i due compagni di fuga a 1'15". E pensare che ai meno 12 chilometri aveva pure forato.

Il 28 giugno del 1943 Toni si presenta al Vigorelli ai campionati dell'inseguimento, una specialità assolutamente nuova per lui, e non sa ancora che in questa disciplina raccoglierà le sue maggiori soddisfazioni. Bevilacqua, tra una manche e l'altra, elimina uno ad uno tutti gli avversari, e si trova in finale con un certo Fiorenzo Magni. Il toscano parte forte, Bevilacqua non ha in testa la sconfitta, anche se al secondo giro accusa già 40 metri di distacco. Ma a due giri dalla fine il caparbio ragazzotto veneto annulla la distanza, apre il gas e aumenta proprio quando Magni è convinto di avere la vittoria in tasca. Toni vince la sua prima maglia Tricolore su pista a 24 anni, lasciando Magni 110 metri dietro.

A proposito di pista, però, il capolavoro assoluto Toni lo crea la sera del 22 settembre del 1949, in finale con sua maestà Fausto Coppi in quello che fu il suo anno migliore, se si pensa che l'Airone riuscì a imporsi nella Milano - Sanremo, al Giro di Romagna e per la prima volta nella storia confezionò la doppietta Giro - Tour, vincendo poi anche il Giro del Veneto. Quella sera Coppi indossava la maglia iridata, perché un mese prima aveva dominato il Campionato del Mondo, ma in quella occasione le cose andarono diversamente.

## CONTRO COPPI

22 settembre 1949, Velodromo Vigorelli, ore 20.45: finale del Campionato Italiano inseguimento individuale. Attorno a Coppi

sussurri e un palpabile timore reverenziale, attorno a Toni, invece tanta confusione. Coppi è calmo e concentrato, Toni è teso e impaurito. Del resto dall'altra parte c'è una divinità, di qua del parquet, invece, un rude ragazzotto veneto accompagnato dal padre che nel frattempo era diventato il suo più accanito tifoso. Partenza. Al primo passaggio Fausto è già in testa, pedala elegante come in un passo di danza e per quattro giri guadagna su Bevilacqua. Coppi è l'arte ma Toni è la forza, e dopo la quinta tornata il distacco rimane costante, Coppi non guadagna più e intanto, giro dopo giro, le cose sembrano cambiare. Vito Ortelli a bordo pista gli grida: «Dai che lo prendi».

Nel frattempo, la danza di Coppi si sta facendo pesante, mentre Toni continua a spingere con furia demoniaca, si inarca sulla bici, sembra volere strappare il manubrio. I denti mordono quel labbrone pronunciato e alla fine Bevilacqua vince con 100 metri di vantaggio sull'Airone, facendo segnare, tra l'altro, la miglior prestazione dell'anno. Insomma, maglia Tricolore, abbraccio e pianto a dirotto di papà Florindo. Coppi, un mese dopo, vincerà in solitaria il suo quarto Giro di Lombardia consecutivo.

Toni con la sua semplicità e la sua schiettezza sapeva farsi voler bene dal pubblico e dalla stampa, era molto amato da Dino Buzzati, da Orio Vergani, da Indro Montanelli, da Bruno Roghi. Anche Mario Fossati va a trovarlo, vuole conoscere da vicino lui e la sua terra. Perfino Oriana Fallaci, una giovane inviata di Epoca, si reca a Sant'Angelo a trovare mamma Teresa. Lei che in carriera avrebbe poi intervistato personaggi del calibro di Golda Meier, Henry Kissinger, Indira Gandhi, Gheddafi, Khomeini e tanti altri.

E di Gianni Brera ne vogliamo parlare? Ricevere un soprannome dal giornalista più importante voleva dire essere diventato importante. Lo scopriranno l'Abatino (Gianni Rivera), Rombo di Tuono (Gigi Riva), Bonimba (Roberto Boninsegna): i soprannomi di Brera sono passati alla storia, e così Toni Bevilacqua diventa "Labbròn", perché ha il labbro pendulo ed enorme, e quando Brera scrive di Bevilacqua lo fa sempre in modo benevolo, cosa

piuttosto insolita per il burbero giornalista. Del resto, erano diventati amici.

Brera lo ha amato, ha scritto infatti: «Gli ho voluto un bene dell'anima. Ho provato ad avvicinarlo, durante le grigie processioni del Giro, e a dirgli desolato: "Ciò Toni, dime cossa posso scriver oncuò". Toni lasciava penzolare il labbrone guardandomi in tralice, apparentemente seccato. Poi ritirando il labbro come un ponte levatoio scopriva i dentoni in un sorriso equino, scrollava il capo per annuire: "Magno el panin e vago". Capito chi era Toni?».

A un cronista amico, privo di argomenti per l'articolo della sera, prometteva di andarsene in fuga per movimentare la tappa, e regolarmente ci andava. Non serve dire che il cronista lo seguiva tifando come per il più degno dei suoi paladini.

## DOPO LA GUERRA

Nel 1946, Bevilacqua veste con Giordano Cottur la maglia della Wilier Triestina, voluta da Mario Dal Molin di Bassano del Grappa. Più che una maglia, quella livrea è una bandiera. L'avvio del primo Giro del dopoguerra è strepitoso. Nella prima tappa Cottur vince solitario a Torino e Toni è secondo. Nella seconda frazione Toni, con un numero sensazionale, vince a Genova e indossa la Maglia Rosa. Quando il Giro viene bloccato a Pieris a causa di sassi e chiodi sui ciclisti e persino di uno sparo contro un agente di polizia, Bevilacqua è tra i 17 coraggiosi che raggiungono l'ippodromo di Montebello, e Bruno Roghi scriverà su *La Gazzetta* dell'indomani: «I giardini di Trieste non hanno più fiori. Le campane di Trieste non hanno più suoni. Le bandiere di Trieste non hanno più palpiti. Le labbra di Trieste non hanno più baci. I fiori, i palpiti, i suoni, i baci, sono stati tutti donati al Giro d'Italia».

Toni è grande protagonista del Giro, un fedele gregario che quando viene lasciato libero sa pure vincere. Quando l'anno seguente, l'8 giugno 1947, si arriva al Velodromo Monti, a Padova,

sede della sua squadra, la Lygie del presidente Cesare Rizzato, Toni si impone di potenza. In carriera fa sue undici tappe del Giro e per tre giorni indossa la Maglia Rosa. Per due volte brucia tutti sull'ultimo traguardo al Vigorelli. Il 14 maggio 1950 diventa campione italiano anche su strada.

Sul percorso della Tre Valli Varesine arriva solo con 1'22" su Alfredo Martini, 3'15" su Ricci e 7'34" su Bartali e Coppi. Nessun traguardo gli è negato, nemmeno la leggendaria Parigi-Roubaix.

L'8 aprile 1951 Bevilacqua è alla partenza di Parigi. Gli avversari sono forti e agguerriti. Per Toni le speranze di vittoria sono poche, quasi nulle. In ammiraglia c'è Giulio Rossi, che dominò l'Inferno del Nord nel 1937. Nel finale Bevilacqua si trova nel gruppetto di fuga e, dopo avere rischiato di cadere almeno un paio di volte, decide di attaccare nei pressi di Wattignies, a 22 chilometri dal traguardo. Prima Kübler poi Raymond Impanis cedono di schianto. Toni resta con quattro compagni, decide così di allungare sul pavé. All'entrata di Lesquin, a 17 chilometri dall'arrivo, Bevilacqua si scopre con 30 metri di vantaggio e tanta forza in corpo. Lo inseguono Magni, Rik Van Steenbergen e Louison Bobet. Quando Magni slitta e cade, resta solo contro due campioni. Invano Bobet e Van Steenbergen si alternano nell'inseguimento. A sei chilometri dall'arrivo Toni evita con un riflesso superbo un'oca che gli taglia la strada ad ali aperte, starnazzando. Arriverà solitario a Roubaix con la straordinaria media di 40,355 chilometri/h e 1'32" di vantaggio su quei due favolosi campioni. I francesi lo chiamano "Le Taureau de Venise", Il Toro di Venezia.

È un finisseur micidiale, sa scegliere quando partire e difficilmente sbaglia. Intanto, a Sant'Angelo di Sala, Don Narciso fa suonare le campane a festa.

Quell'anno Toni vince la medaglia di bronzo al Mondiale di Varese, bruciato allo sprint da Ferdi Kübler e Fiorenzo Magni. Un terzo posto dal gusto amaro: sa che se Magni lo avesse aiutato, con grande probabilità, avrebbe potuto vincere. Tre setti-

mane dopo, però, si rifà al Giro del Veneto. Scollina per primo sull'infernale Lapio, ma rompe i freni in discesa, così è costretto prima a frenare con un piede sulla ruota, poi a prendere la bici di un ciclamatore. Quando riceve di nuovo la sua bicicletta, ha già un minuto e mezzo di distacco ma, dopo una rimonta insperata ma irresistibile, raggiunge il gruppetto di testa e lo batte in volata.

Toni è un passista formidabile. Il giorno dopo quella famosa Cuneo-Pinerolo del '49 è capace di infliggere alla Maglia Rosa Fausto Coppi 2'08" nella cronometro di Torino, una cavalcata sicura e potente di ben 65 chilometri. È un inseguitore di straordinaria potenza, capace di vincere per due volte il Campionato Mondiale. La prima a Récourt, il 15 agosto 1950, battendo in finale l'olandese Wim Van Est. La seconda il 28 agosto 1951, travolgendo il grande Hugo Koblet in un Vigorelli strapieno, e lo farà in 6'16"0, contro i 6'25" dello svizzero. Quel giorno la bici di Toni, a causa di un malinteso, non arrivò al velodromo e Toni dovette correre la finale con la bicicletta di Severino Rigoni, un uomo di 80 chili come lui. Ai Mondiali di inseguimento per altre quattro volte sale sul podio e vincerà anche quattro titoli italiani.

Un altro autentico capolavoro fu confezionato il 4 novembre 1950 al Trofeo Baracchi: 93.400 metri di cronometro a coppie, una corsa molto ambita. Alla vigilia Fiorenzo Magni, campione in carica, chiama Toni dopo il forfait all'ultimo del compagno Adolfo Grosso. Bevilacqua e Magni sono compagni alla Wilier Triestina e partono alle 12:04, quattro minuti dopo la coppia Albani - Salimbeni. Dopo 24 chilometri hanno già mezzo minuto di vantaggio, ma la ruota posteriore fa dannare Toni e si devono fermare per ben due volte, perdendo così il vantaggio accumulato. Tira un vento freddissimo e contrario. Il finale però è rovente, e al traguardo di Bergamo trionfano Bevilacqua e Magni, che staccano i fratelli Fausto e Serse Coppi di 1'42" e la coppia Albani-Salimbeni di 2'12".

## CONTRO BOBET

Toni aveva fair play. In salita faticava molto, era piuttosto pesante. Però quando lo spingevano con la mano scacciava i tifosi più veementi. Eppure, è su una salita che ha regalato l'episodio più bello della sua carriera, per la precisione - facendo un passo indietro rispetto a quanto appena raccontato - sull'ultima salita del Tour de France 1948. Toni era arrivato a Parigi sull'Orient Express al seguito di Gino Bartali e lo aveva subito guidato alla vittoria nella prima tappa, a Trouville. Poi, però, il giovane Louison Bobet, splendido per talento e coraggio, era andato a segno con una serie di attacchi e aveva conquistato la Maglia Gialla. Dopo 12 tappe aveva staccato Bartali di 21'28". Impavido, Bartali aveva vinto a Lourdes e aveva portato Toni e la squadra a pregare dalla Madonna.

Bobet ormai era sicuro di vincerlo quel Tour, ma arrivarono poi l'attentato a Palmiro Togliatti e la famosa telefonata di De Gasperi, così che Louison alla fine venne demolito dal toscano.

I belgi, come degli sciacalli, attaccarono il francese da tutte le parti per soffiargli il secondo posto in classifica: per il francese sarebbe stata un'autentica disfatta, disintegrato da "L'homme de fer". Ma è qui che entra in scena Toni Bevilacqua.

Il 19 luglio si corre da Losanna a Mulhouse. Bartali ormai ha preso il volo e il giorno prima ha dominato nelle ultime tre tappe. Luigi Clerici, cronista dell'epoca, fu testimone diretto dell'episodio che andremo a raccontarvi, perché stava sull'auto di Carl Pellissier, pioniere del ciclismo che era tifosissimo di Bobet e non voleva lasciarlo solo col suo sconforto. Scrive Clerici che Bobet non rispondeva più agli incitamenti, il generosissimo atleta era sordo a tutti i richiami. A un certo punto Pellissier gli si avvicina e gli dice: «Allez Bobet, il faut souffrir» («Forza Bobet, dobbiamo soffrire»). Louison cerca di sorridergli ma il suo viso è una maschera di dolore. Basta una salita modesta come la Vue des Alpes, quel 19 luglio del '48, perché Louis Bobet sprofondi, tanto che a

ogni piccolo dislivello perde velocità rischiando di compromettere addirittura l'equilibrio.

Toni lo vede, lo osserva e se ne addolora tanto che, preso da profonda compassione, lo sospinge, diventando scudiero del rivale di Bartali. Lo tira e lo spinge, prendendolo per il tubolare che porta a tracolla. Infrange le leggi spietate della corsa in nome della "pietas" antica, che i cristiani chiamano carità, forse la più nobile delle virtù teologali. L'indomani i giornali francesi pubblicano le foto che immortalano l'episodio e ancora ai giorni nostri, sebbene siano passati molti anni e molti Tour, il nome di Toni Bevilacqua è sinonimo di onore e rispetto.

Toni aveva la risata facile, sapeva far ridere i compagni e gli avversari. Al Giro del '51, per scoraggiare gli inseguitori che si erano organizzati per riprendere la fuga, si mise in testa al gruppo con un piede sul manubrio, pedalando con una gamba sola, così i cacciatori scoraggiati scoppiarono a ridere e intanto il suo compagno di squadra Guido De Santi andava a vincere quella quarta tappa che da Genova portava il gruppo a Firenze. E poi quel 29 maggio sempre del '51, Gianni Brera scrisse a proposito della tappa Foggia-Pescara di «due vagabondi di pianura come Bevilacqua e Casola: salgono affiancati, i gaglioffi, e cantano a squarciagola una canzone alpina».

Toni rendeva la vita gentile con il suo modo leggero di stare in compagnia e con una spiccata autoironia. La bicicletta è stata una passione forte e intensa anche dopo la vita da professionista, tanto che si donò come tecnico della pista, dove allenò corridori straordinari. E poi pedalava tanto, e lo faceva per il gusto e per l'amore di quella bicicletta che gli aveva regalato una vita straordinaria.

Era uscito in bicicletta anche quel mercoledì 24 marzo del 1972, stava accompagnando i giovani allievi Mirco e Antonello, che avevano percorso circa un centinaio di chilometri, quando nei pressi di Martellago si trovano improvvisamente sulla loro strada la giovane Diana, che si ferma a bordo strada con la sua

bici e mette il piede a terra, i due giovani la scartano in agilità ma Toni che stava guardando la catena, la urta in pieno, la sua bici si impenna e lui vola sull'asfalto. Diana viene scaraventata a terra e Bevilacqua rimane a terra privo di sensi: dopo aver compiuto una breve parabola, ha battuto la testa. All'ospedale di Mestre, dov'è stato trasportato con urgenza, fanno arrivare subito dal policlinico di Padova il professor Costantini, uno dei più importanti neurochirurghi, e questi emetterà la sua impietosa sentenza: «Il paziente è clinicamente morto».

Toni esalerà il suo ultimo respiro cinque giorni dopo quel banale, tragico incidente. Aveva 53 anni. Si è spento serenamente, e quegli occhi che hanno ammirato Coppi e trascinato Bobet nel suo calvario ora brillano ancora, attraverso Sonia, una bimba di Chirignago, e Cosma, di Conegliano Veneto, l'ultimo atto d'amore di un uomo straordinario come Toni Bevilacqua. Gino Bartali amava Toni. «Aveva un cuore grande come la sua valigia», disse. Si riferiva alla valigia vuota con cui partì per correre in Argentina e che riportò a casa piena di regali per tutti.





---

CAPITOLO IX

**L'ITALIA AI TEMPI DI BARTALI  
AL TOUR DEL '48**





## IL PAESE RIBOLLE DOPO LA GUERRA MONDIALE E LE GAMBE DI GINETTACCIO CAMBIANO LA STORIA

Gino Bartali vince il Tour de France del 1938 e ha 24 anni, sulla schiena porta il numero 13. Dopo 10 anni, Gino ritorna glorioso sotto l'arco di trionfo, e per difenderlo dall'affetto dei tifosi ci vogliono i cordoni della polizia.

Gino ha vinto tanto in questo decennio, tantissimo, la guerra però lo ha bloccato nei suoi anni di maggior vigore (anche se, per dirla tutta, durante il Secondo Conflitto Mondiale si è rivelato in tutta la sua grandezza come "giusto tra i giusti", ma questa è un'altra storia).

Se al Tour del 1938 portava il dorsale numero 13, dieci anni dopo i numeri si sono invertiti e Bartali corre con il 31: coincidenza o presagio? Sarà la strada a rivelarlo e forse anche uno strano susseguirsi di eventi che rimarranno poi impressi nella storia.

### UNA GRANDE SFIDA

Nel 1948 Bartali non ha più 24 anni ma 34, nessuno ha mai vinto un Tour a quell'età. La stampa dice che è troppo vecchio, ma in quel Tour Magni e Coppi non ci sono. Il primo rimane a casa per sua scelta: aveva vinto l'ultimo Giro d'Italia e francamente sa di non essere molto simpatico ai transalpini. Coppi, invece, deve scontare una squalifica poiché ha abbandonato il Giro per protesta a causa di certe spinte a Magni sul Pordoi. A quei tempi - e durerà fino al 1961 - al Tour de France non si corre con la squadra di club bensì con la Nazionale.

Bartali, che ha le carte in regola per essere l'uomo di punta, chiederà di essere accompagnato in Francia da Girardengo, che gli fu vicino nel trionfo di dieci anni prima. Costante, però, pensa

che per Ginettaccio non ci possa essere nemmeno una remota speranza di vittoria, e inventa così la scusa di essere troppo vecchio per guidare la Nazionale, anche se in realtà aveva solo cinquantacinque anni.

Gino allora bussa alla porta di Alfredo Binda, l'altra icona del ciclismo di quel tempo, e gli chiede di salire in ammiraglia con il ruolo di direttore tecnico. Il grande Alfredo accetta di guidare la nazionale italiana con una clausola: lui avrebbe deciso la tattica, mentre Bartali avrebbe potuto scegliersi i compagni d'avventura in terra di Francia. Affare fatto!

La squadra che andò al Tour del '48 è composta da Gino Bartali, Antonio Bevilacqua, Serafino Biagioni, Giovanni Corrieri, Giordano Cottur, Guido De Santi, Egidio Ferruglio, Bruno Pasquini, Vincenzo Rossello e Primo Volpi. Inoltre, l'Italia schiera anche una seconda squadra, i Cadetti Italiani, diretta da Palmiro Mori e capitanata da Vittorio Seghezzi.

Già dalla prima tappa che andava da Parigi a Trouville sur Mer, di 237 chilometri, i francesi provocano il nostro campione ricordandogli la sua anagrafe ma lui, da buon toscano purosangue e da impulsivo com'era, reagisce prontamente vincendo subito in volata, dopo aver lottato per cucire una fuga che aveva raggiunto i cinque minuti di vantaggio.

Nonostante una foratura, Bartali taglia per primo il traguardo di quella frazione e segna la media oraria più alta in una tappa al Tour fino ad allora. In quello sprint Gino ha la meglio sul belga Shotte, che vincerà poi di lì a poco il Campionato del Mondo di Valkenburg, dove Coppi e Bartali si fecero la guerra.

Come partenza è ottima, ma Binda s'infuria perché secondo gli accordi Gino, che adesso è in Maglia Gialla, avrebbe dovuto nascondersi sino ai Pirenei: alla fine, contrariamente agli accordi, il campione toscano aveva deciso di fare di testa propria sin dal primo giorno. Ne nasce una scenata che Gino comprende e, a capo chino, l'indomani lascia volutamente il simbolo del primato sulle spalle del belga Jan Engels.

## TUTTI CONTRO GINO

Il favorito numero uno per quel Tour è Jean Robic, detto “testa di vetro” perché è l'unico a correre con il casco (si era fratturato il cranio nella Parigi-Roubaix del '44).

L'anno prima, nel '47, aveva vinto il Tour al primo tentativo. Favorito numero due è un giovane bretone che promette molto bene, un ragazzo che vincerà molto nella sua carriera e risponde al nome di Louison Bobet. Bartali il 7 luglio rivince a Lourdes e lo fa di prepotenza. Un trionfo cercato, voluto e sofferto. Lui è molto devoto alla Madonna, e questa volta può dedicare la vittoria alla Beata Vergine con tutto l'entusiasmo e in piena libertà, dato che dieci anni prima Benito Mussolini s'arrabbiò molto per il fatto che Bartali non avesse dedicato la vittoria al Regime. Il Duce avrebbe voluto fargliela pagare ma nulla poté: Bartali era troppo amato dal popolo e poi non poteva punire uno che dedicava la vittoria alla Madonna, dato che la propaganda fascista di cui egli stesso era autore aveva creato il famoso slogan “Dio, patria, famiglia”.

Non ancora pago, Bartali vince anche il giorno dopo, martedì 8 giugno a Tolosa. Il vecchio leone comincia a fare paura e il plotone capisce che dall'alto dei suoi 34 anni è ancora molto forte - forse troppo - cosicché i francesi e belgi fanno alleanza per sostenere Bobet: il giovane transalpino si dimostra più forte del previsto in montagna e difatti, sui Pirenei, prende il volo. Ogni giorno che passa il distacco si fa sempre più pesante e l'alleanza franco belga si fa sempre più forte. Bartali viene attaccato a ripetizione finendo alle corde.

Il 13 luglio, a metà Tour, il ritardo si fa pesantissimo: 21 minuti. Per Bartali è praticamente finita. L'indomani molti giornalisti tornano in Italia, tanto per i nostri corridori non sembrano più esserci speranze di successo «Ha 34 anni, è troppo vecchio per il Tour» scrivono di Gino Bartali i nostri quotidiani. E poi in quel 14 luglio, festa nazionale francese e giorno di riposo del Tour, in

Italia è accaduto qualcosa di molto grave, cosa che richiama in patria tutti i cronisti.

## L'ATTENTATO A TOGLIATTI

In realtà la situazione è drammatica da tempo: il 18 marzo si erano tenute le prime elezioni politiche della storia repubblicana e l'Italia era divisa in due.

La disputa era fortemente influenzata dalle due superpotenze mondiali, USA e URSS, e durante la campagna elettorale si vedono manifesti di propaganda quanto mai sconvolgenti per sostenere la strategia della paura. Da una parte la sinistra di Pietro Nenni e Palmiro Togliatti accusa gli avversari di essere schiavi del Vaticano e degli Stati Uniti, dall'altra la coalizione di centro guidata da Alcide De Gasperi e Giulio Andreotti tenta di convincere gli italiani che non è tanto una scelta legata all'ideologia politica, quanto invece tra Cristo e l'Anticristo. A tal proposito scende in campo pure la Chiesa, con Papa Pio XII, e i toni si fanno apocalittici, con tanto di minacce di scomunica. La tensione, in quel periodo di avvicinamento al voto, è alle stelle.

Il risultato elettorale segnerà una vittoria schiacciante della DC, che ottiene il 48,5% dei voti e Alcide De Gasperi diventa capo del governo. Tuttavia, in tutto il territorio nazionale permangono forti inquietudini e malumori generali fino a che alle ore 11.30 del 14 luglio, Antonio Pallante, un ragazzotto siciliano legato all'estrema destra, aspetta Togliatti in piazza Montecitorio e gli spara quattro colpi di pistola: uno alla schiena, uno alla nuca e uno al braccio. Il quarto colpo va a vuoto e fora un cartellone. Togliatti è gravissimo. Nilde Iotti, che era con lui, lancia l'allarme e parte una lunga corsa in ospedale. La pistola era Smith & Wesson calibro 38 del 1899, comprata al mercato nero per millecinquecento lire.

In tutta Italia scoppiano tumulti: i focolai di rivolta sono numerosissimi, i sindacati proclamano lo sciopero generale e il ministro

dell'interno Mario Scelba ordina alla polizia di reprimere le manifestazioni non autorizzate. Sul campo restano ben 30 morti e oltre 600 feriti. L'Italia è sull'orlo della guerra civile sebbene i dirigenti delle due fazioni politiche invitino il paese alla calma e decidano di non cavalcare l'onda della protesta. Ma non basta.

La soluzione è in un albergo di Cannes, dove Gino Bartali sta trascorrendo il giorno di riposo del Tour insieme al fido compagni di camera Giovanni Corrieri. In quell'albergo in riva al mare Bartali sta fumando una sigaretta e sta parlando con Corrieri della tappa dell'indomani, quando arriva una cameriera di corsa che annuncia una telefonata per il campione toscano.

«Pronto?»

«Pronto, Gino, ciao, sono Alcide De Gasperi, ci davamo del tu una volta.»

Bartali sapeva dell'attentato a Togliatti. Per fortuna le pallottole sono di tipo scadente e a bassa penetrazione: non saranno mortali, ma questo lo si saprà dopo. Intanto i giornali usciti in edizione straordinaria titolano «Togliatti colpito a morte in Piazza Montecitorio».

De Gasperi viene subito al punto. «Gino, puoi vincere il Tour?»

«Eccellenza, il Tour non lo so, ma la tappa di domani la vinco.»

## L'IMPRESA IMPOSSIBILE

Quando ci si trova a un passo dalla sconfitta, nello sport, nella testa passano tanti pensieri. Ma è quasi sempre proprio dalla testa che parte un impulso, una scossa, una ribellione alla sconfitta ed è in quel momento che può nascere la più bella impresa che un atleta possa compiere: la rimonta. Sì, perché la rimonta è un piccolo miracolo che dà speranza a tutti, soprattutto in uno sport come il ciclismo dove ogni metro costa sofferenza e sudore, in cui ogni avversario è pronto a tutto per conservare anche pochi secondi di vantaggio.

Ed ecco allora che Bartali si presenta alla ripartenza del Tour, il 15 luglio, con una motivazione rinnovata. Tappa Cannes - Briançon, 274 chilometri. Col Allos e Col de Vars. Jean Robic attacca senza tregua con Bartali incollato a ruota ma, appena comincia la salita dell'Izoard, Gino saluta tutti sui 17 chilometri al 7%. Testa di Vetro non riesce a tenere il passo del toscano e Louison Bobet va alla deriva dopo pochi tornanti. Il francese alla fine della tappa rimane Maglia Gialla ma non più con 22 minuti, bensì con soli 56 miseri secondi.

L'impresa eroica di Bartali emoziona il popolo italiano, tenendolo per ore con le orecchie attaccate alle radio per esaltarsi nell'ascoltare le gesta del grande campione, sul punto di ribaltare una classifica che sino al giorno prima lo dava per spacciato.

L'indomani, il 16 luglio è in programma un altro "tappone" di 263 chilometri da Briançon ad Aix-les-Bains, attraverso il Galibier, la Croix de Fer, il Grand Coucheron ed il Granier. Bartali è incontenibile e nessuno riesce a tenere la sua ruota. Contro ogni pronostico, Gino Bartali balza nettamente in testa alla classifica.

L'Italia è in estasi e completamente rapita dai successi del campione toscano.

Lo stesso Togliatti, dall'ospedale, ormai risvegliatosi dal coma e fuori pericolo, si compiace per quanto accaduto, e questi trionfi sportivi, unitamente ai ripetuti inviti alla calma da parte dei leader politici, creano una particolare atmosfera che permette al paese di uscire gradualmente da una situazione drammatica.

Niente rivoluzione, niente guerra civile. Si fermano anche i ferocissimi scontri di piazza, riportando tutto passo dopo passo alla normalità.

Gino vince il Tour de France rifilando 26'16" ad Alberic Schotte e 28'48" al francese Guy Laperbie. Oltre mezz'ora al favorito Bobet. Bartali arriva a Parigi vestito di giallo e conquista anche la classifica di miglior scalatore. I giornali, dapprima spietatamente critici nei confronti del toscano, ora lo esaltano per la sua impresa.

Nel frattempo la situazione in Italia si è definitivamente pla-

cata. Qualcuno ci ha visto il tocco di Dio, quasi come se un soffio divino avesse miracolosamente galvanizzato Ginettaccio che, in sella alla sua Legnano, oltre ad essere riuscito a compiere un'impresa leggendaria, ha contribuito concretamente a rasserenare una situazione sociale e politica davvero inquietante.

L'Italia a un passo dall'abisso, è Bartali che la salva vincendo il Tour de France. Senza ombra di dubbio, nell'immaginario collettivo dell'epoca, quella vittoria ha rappresentato una via d'uscita, la salvezza per un popolo ormai vicino al baratro.





---

CAPITOLO X

**EWVIVA GIMONDI**





## UNA VITA IN BICICLETTA, OGNI TAPPA, OGNI TRAGUARDO, OGNI DUELLO

Il 16 agosto 2019 Felice Gimondi ha lasciato questa terra, un giorno tristissimo per tutti gli appassionati del mondo ciclistico e non solo.

Per raccontare il percorso della vita di questo campione, dobbiamo arrampicarci in cima alle salite, seguire le pieghe delle curve, respirare la polvere della strada, solo allora possiamo capire come Gimondi sia diventato Gimondi.

Una vita trascorsa sulle due ruote, a partire dalla fine degli anni '50, quando i tempi di Coppi e Bartali sono ormai finiti e c'è voglia di nuovi idoli che facciano sognare, capaci di far rivivere i vecchi duelli ed emozionare le folle. I più attenti hanno adocchiato in un giovanotto bergamasco, la promessa di un futuro campione. Si chiama Felice Gimondi e si è messo in luce in tutte le corse più significative della categoria dilettanti.

### GLI ESORDI E IL TOUR DEL '65

Nel 1965 Gimondi firma il suo primo contratto. Ad aiutarlo in questa nuova avventura ci pensa direttamente il capitano della squadra, Vittorio Adorni, che lo prende sotto la sua ala protettrice, lo fa dormire in camera con lui e gli insegna tutti i trucchi del mestiere. In quello stesso anno la nuova coppia italiana conquista letteralmente il Giro d'Italia: Adorni si classifica al primo posto e Gimondi al terzo. La sua stagione tra corse classiche e Giro dovrebbe chiudersi qui, ma Felice sa bene che una grande avventura non è tale senza il fattore sorpresa. Alla vigilia del Tour de France, Battista Babini è vittima di un infortunio poco prima della partenza e così il giovane Gimondi è

chiamato in fretta e furia a partecipare alla gara più importante del mondo.

Adorni dice a Felice: «Fai una settimana sola e poi torni a casa, così ti sei fatto l'esperienza di fare un Tour».

Il grande favorito del Tour del 1965 è Raymond Poulidor, da tutti è considerato l'eterno secondo, perché si piazza sempre alle spalle di Jacques Anquetil, ma quell'anno con il campione normanno rimasto ai nastri di partenza per Poulidor è arrivata finalmente la grande occasione. Sono pochi gli avversari che lo impensieriscono, tra gli italiani il giovane Gianni Motta e il capitano Adorni. Nessuno si aspetta che Gimondi possa vincere, neanche i suoi compagni di squadra, che dalle prime tappe lo lanciano in attacco. Gimondi va in fuga una, due volte, e una fuga dopo l'altra il giovane italiano arriva ad indossare la mitica Maglia Gialla. Tutti lo sottovalutano e Poulidor alla terza tappa accusa un ritardo di 4 minuti.

Nella crono individuale a Châteaulin, Poulidor riesce a vincere, ma Gimondi gli respira sul collo, e guadagna secondi preziosi che gli consentono di rimanere in testa alla classifica. Capitano Adorni, nel frattempo, è costretto a lasciare il Tour a causa di un'intossicazione alimentare e Gimondi, rimasto solo, ha una battuta d'arresto sul Monte Ventoux dove vince Poulidor che con questa tappa accorcia le distanze. Ma Felice è sempre lì e ai francesi ricorda Fausto Coppi, perché il ragazzo, corre allo scoperto, è sempre lì in prima linea. A quattro giorni dalla fine del Tour Poulidor si gioca tutto nella specialità in cui va più forte, la cronoscalata, e il 10 luglio nella Aix-les-Bains - Mont Revard tre salite ripidissime aspettano i corridori. Gimondi nel primo colle perde 13" nei confronti del francese, ma superata la prima salita si scatena e nel finale di tappa è inarrestabile, recupera e supera perfino Poulidor di 23". È l'apoteosi. "Demonio giallo", così lo definiscono i giornali dell'epoca. Non resta che correre l'ultima tappa; ancora una cronometro. Gimondi corre verso il futuro, fino a Parigi, dritto dritto al Parco dei Principi, alle porte di una

nuova vita in cui il 14 luglio 1965 vince il 52° Tour de France.

«Mia mamma faceva la postina, eravamo tre fratelli più mio papà. Diventai supplente postino di mia mamma, le frazioni del paese le facevo tutte io, in bicicletta, su e giù... Papà aveva una piccola impresa di trasporti, continuavo a lavorare con lui nella manutenzione dei mezzi, aggiustavamo i freni, le gomme. Finché non ho vinto il Tour quando decisi di fare il corridore...»

Un'educazione fatta di cose semplici, da qui proviene la tenacia di Gimondi, merito anche di due genitori modesti ma rigorosi, e che ora invece di un aiutante postino si ritrovano in casa un campione a tempo pieno.

## LA ROUBAIX DEL '66

Gimondi non dimentica neanche per un attimo le sue origini, e resta con i piedi per terra anche quando, di ritorno a Sedrina dopo la vittoria al Tour, il paese lo accoglie con tutti gli onori, ma questo è solo l'inizio, la prima volata di un giovanissimo ciclista che ha ancora davanti a sé tanta strada da fare, e appena un anno dopo, il 17 aprile 1966 compie un'altra impresa, domina letteralmente il pavé spaventoso della Parigi-Roubaix.

Il mitico e temuto tracciato, la pioggia, il fango, il freddo e quelle maledette buche... Gimondi scopre sulle sue gambe e sul suo corpo perché la Parigi-Roubaix viene chiamata l'Inferno del Nord. All'ingresso del temuto pavé Gimondi ci arriva tra i primi e sicuro tra la scorta dei suoi compagni riesce ad evitare una caduta di gruppo, dopodiché il giovane bergamasco prende il volo e arriva solitario al velodromo, quasi irriconoscibile, aveva i guanti a brandelli e la faccia nera come il carbone.

«Cosa mi ricordo di quel giorno? Il fango, un mare di fango, ma anche il gelo, che però non m'impediva di mulinare sui pedali come pochi. Ricordo che un belga era all'attacco, aspetto che qualcuno si muova. Parte Dancelli e io gli vado dietro.

In un amen torniamo sul fuggitivo, poi a Mons-en-Pévèle parto deciso e li lascio tutti lì. Gli ultimi 43 chilometri li faccio da solo: arrivo al velodromo con oltre quattro minuti di vantaggio su Jan Jansen. Un gran bel ricordo».

In quello stesso anno, Felice vince anche la Parigi-Bruxelles, e un'altra grande classica, il Giro di Lombardia. Ormai non ci sono più dubbi, l'Italia del ciclismo ha trovato il suo nuovo idolo.

## I GRANDI GIRI DEL '67 E DEL '68

Sono anni in cui il ciclismo è molto popolare, anche perché volti noti dello spettacolo si cimentano in commenti e trasmissioni televisive soprattutto in occasione del Giro d'Italia. Ed è proprio nel Giro del 1967 che Felice Gimondi deve dimostrare il suo valore e l'esperienza maturati in questi anni di professionismo, i presupposti però, non sono dei più rassicuranti. Il cardiologo, dopo averlo visitato al ritiro di Imola, sentenza: «questo ragazzo è stanco, avrebbe bisogno di riposare e non di partire per il Giro d'Italia». Gimondi però il 20 maggio nonostante una condizione approssimativa è alla partenza della prima tappa proprio a Treviglio, non lontano da casa sua. In quel giro c'è un ciclista più degli altri che contende i favori del pronostico a Gimondi: Jacques Anquetil. Il fuoriclasse francese è un osso durissimo, ha già vinto cinque Tour de France, due Giri d'Italia e la Vuelta di Spagna, il primo ciclista della storia ad aver vinto le tre grandi corse a tappe.

Gimondi all'inizio fa molta fatica, e nonostante il grande impegno, non incide come vorrebbe, fino al giorno in cui si corre una tappa destinata a lasciare il segno, soprattutto per lui. È l'8 giugno, la tappa parte da Udine e arriva alle Tre Cime di Lavaredo. Sull'ultima salita le condizioni sono quasi proibitive, la strada è quasi una mulattiera, un sentiero impraticabile, la pioggia battente a tratti si mischia a nevischio. I rapporti delle biciclette sono impossibili per quell'erta e in quelle condizioni, così i tifosi iniziano

ad aiutare i ciclisti esausti. Gimondi stacca tutti e vince la tappa, ma all'arrivo per lui c'è una brutta sorpresa. A causa delle spinte eccessive ricevute dai corridori, i giudici decidono di annullare la tappa. Felice è furibondo, sostiene di non avere ricevuto spinte e fatica ad accettare la decisione di Torriani.

La notte a Cortina è tormentato: «Quella sera a Cortina volevo quasi venire a casa, mi ero rotto, ho detto ormai non lo vinco più».

Alla fine, ci ripensa, decide di rimanere in sella, sia per se stesso che per il bene di quello sport che ha così tanto seguito tra la gente. La tappa del 10 giugno è quella della svolta. Nel tappone dell'Aprica, Gimondi sferra l'attacco sul Tonale e scollina con un minuto su Jacques Anquetil che lo riprende in discesa verso Ponte di Legno. Allora Felice gioca una carta a sorpresa: salta il rifornimento e se ne va, per poi spianare l'Aprica e scavare fra sé e tutti gli altri un abisso. Rifila 4'09" ad Anquetil e così, a un giorno dalla fine, si prende il suo primo Giro d'Italia.

L'anno seguente, il 1968, Felice Gimondi vince anche la Vuelta, e diventa dopo Anquetil il secondo ciclista ad aggiudicarsi le tre corse a tappe. A soli 25 anni, è ormai entrato nella storia del ciclismo.

## GLI ANNI DELLA RIVALITÀ CON EDDY MERCKX

La carriera e la vita di Gimondi procedono come meglio non potrebbe, e al Giro del 1968 è pronto a fare emozionare di nuovo i tifosi italiani, ma tra i protagonisti c'è anche un corridore belga che sta andando come un treno. Questo giovane risponde al nome di Eddy Merckx, è il campione del mondo in carica e corre per la Faema, la squadra in cui si è appena trasferito Adorni.

La tappa decisiva di quel Giro si corre sulle Dolomiti: chi vuole conquistare la Maglia Rosa finale deve contenderla agli avversari, arrampicandosi ancora una volta fino alle Tre Cime di Lavaredo,

proprio quella vetta impervia che l'anno prima aveva rischiato di compromettere il Giro. I corridori partono da Gorizia, e iniziano la loro lunga giornata di sofferenze. Decine e decine di chilometri in salita in un implacabile rosario di fatiche, e mentre Gimondi, Merckx e Adorni si studiano, un gruppetto di 13 fuggitivi, parte presto in avanscoperta, il belga giovane e focoso vorrebbe scattare subito per andarli a riprendere, ma il suo capitano invece è di un altro avviso e fa di tutto per tenerlo a freno. Merckx accetta di stare agli ordini di Adorni ma quando mancano 10 chilometri all'arrivo delle Tre Cime, sul passo Tre Croci, parte come una furia e acciuffa uno a uno i componenti della fuga. Gimondi è crollato e arriva sul traguardo con 8 minuti di ritardo. Qualche anno dopo a proposito di quella giornata da tregenda, dirà:

«Ho pianto perché ho visto dei miei compagni di scuola di Sedrina che mi correvano di fianco sulle Tre Cime, che piangevano come dei bambini vedendo me in crisi, e quando sono arrivato su in rifugio mi sono messo a piangere io per loro».

Al di là di tutto anche Gimondi si unisce all'ammirazione per Merckx. Il campione belga ha costruito un capolavoro del ciclismo moderno, degno di certe tappe epiche del dopoguerra. In mezzo alla montagna coperta di nebbia e sferzata dalla bufera di neve ha staccato tutti, ha riconquistato la Maglia Rosa e ha messo una seria ipoteca sul trionfo finale. A nulla valgono gli sforzi e qualche vittoria di tappa di Felice: il 12 giugno 1968 Merckx vince il Giro d'Italia dando così inizio alla sua era.

L'anno seguente il campione belga non può che essere l'ovvio favorito della gara e quando il Giro entra nell'ultima settimana ha già vinto 4 tappe e veste la Maglia Rosa da 6 giorni. Il vantaggio su Gimondi è di soli 1'41" ma la sensazione è che sia già imprevedibile. A Savona, però, il Giro si tinge di giallo. La mattina del 2 giugno del 1969, quando Eddy è pronto ad andare alla partenza della 17ª tappa, viene annunciata la sua positività al controllo antidoping e viene escluso dalla corsa. La notizia suscita un clamore enorme, anche perché la televisione trasmette le immagini

di Eddy Merckx steso sul letto della sua stanza che risponde tra le lacrime alle domande di Sergio Zavoli.

All'intervista segue un dibattito in studio con ospiti del calibro di Indro Montanelli, Enzo Biagi, Pierpaolo Pasolini, questo per rendere l'idea di come la vicenda travalichi l'ambito sportivo. La squalifica scatena un putiferio diplomatico. In Belgio dove il ciclismo è una religione, viene addirittura convocato l'ambasciatore italiano a Bruxelles per avere spiegazioni, tanti sono i lati oscuri.

A questo punto, comunque, la Maglia Rosa va a Gimondi che a sorpresa si rifiuta di indossarla. Per lui contro Merckx è stata fatta un'ingiustizia e il suo carattere leale gli impedisce di restare in silenzio. «Io penso che sopra il ciclismo ci siano delle cose molto più grandi, come la morale di un uomo che vale molto di più che vincere una corsa in bicicletta», dirà in diretta il campione bergamasco.

Con l'esclusione del rivale, Gimondi passa così, in testa alla classifica e a quel punto il Giro è nelle sue mani, ma è una vittoria con un retrogusto troppo amaro per gioire perché sa che il mancato confronto con Merckx gli ha tolto qualcosa.

«Ho impiegato due anni per capirlo: era più forte di me, e quindi anche psicologicamente ho dovuto correggere il mio modo di essere, il mio modo di correre. Primo non prenderle, poi se possibile anche darle, anche se era dura dargliele a quello lì, perché è stato il più grande di tutti i tempi».

## COME COPPI E BARTALI

Agli inizi degli anni '70 Gimondi ha ormai capito di essere incappato nel suo Coppi, e proprio come Bartali decide di affrontare l'eterno rivale con tutta la grinta e l'orgoglio che ha. Racconta Adorni: «La rivalità è nata da sola in gara, poi è esplosa a livello mediatico: c'è stato un periodo in cui non si parlava d'altro che di Merckx e Gimondi».

L'occasione perfetta per una sfida tra due antagonisti così, si presenta nell'estate del 1971, ai mondiali di Mendrisio. È una corsa di una sola giornata e il titolo iridato è un appuntamento a cui nessuno dei due rivali vuole mancare. La sfida perfetta: i due campioni staccano il gruppo, si arrampicano sull'ultima salita, restano soli, affiancati, fino a quando il Cannibale chiede a Gimondi di tirare. Purtroppo, il bergamasco cade nel tranello di Merckx, tanto che è costretto continuamente a voltarsi fino a quando, a soltanto 250 metri al traguardo, Merckx scatta fulmineo, lo sorprende e va a vincere il titolo Mondiale. Il giorno dopo il *Corriere della Sera* scriverà a tutta pagina "Merckx Iridato, Gimondi batte il resto del mondo". I due campioni erano molto diversi tra loro, sia in pista sia fuori. Più chiuso Gimondi, estroverso e pronto allo scherzo Merckx. Diversi ma - come loro stessi riconobbero - uniti dalla comune stoffa del campione. Spesso a dividerli sono solo pochi secondi, un soffio che fa la differenza a favore del belga ma che consegna comunque entrambi alla storia del ciclismo. Gimondi, caparbio com'è, ha deciso di non arrendersi e di dar fondo a tutto ciò che ha per tornare un giorno a battere Merckx.

## UNA PROMESSA MANTENUTA

Arriviamo così a Barcellona. È il 2 settembre 1973 e sono passati due anni da quando Gimondi ha promesso di tornare a vincere. Alla vigilia del nuovo Mondiale però, il fantasma di Merckx, non è ancora svanito, anzi è più vivo e forte che mai grazie a una delle squadre più competitive che il Belgio abbia mai schierato in campo: un corridore roccioso come Roger De Vlaeminck e uno sprinter di belle speranze come Freddy Maertens, tutti uniti per il loro capitano Eddy Merckx.

Sotto il cocente sole catalano, la gara fa presto selezione e quando sono stati percorsi solo 90 chilometri dalla partenza nel

gruppo dei primi sono rimasti solo i migliori, tra cui naturalmente Merckx, Gimondi e il giovane Maertens.

Quando manca ormai pochissimo al traguardo, i ciclisti sono ormai stremati, ma il capitano belga può contare sull'aiuto del giovane compagno di squadra che vorrebbe scortarlo fino all'arrivo. Maertens comincia a tirare la volata con tutta la forza che ha al punto di esagerare e rischiare di tagliare le gambe a Merckx. Mentre i due corridori belgi soppesano l'errore, Gimondi li rimonta. Ha gambe, fiato e tanta voglia di alzarsi sui pedali per correre verso il titolo iridato. Fulmineo, si stacca dalla ruota del rivale belga sorprendendolo: stavolta il primo al traguardo è lui. Tra due ali di folla, Gimondi, vince il Campionato del Mondo sul circuito del Montjuïc, mantenendo la promessa che aveva fatto a sé stesso contro ogni pronostico e il comune sentire di quegli anni. Merckx dirà ai giornalisti: «Gimondi mi ha battuto perché è arrivato alla fine che era più fresco di me: è stata la delusione più forte della mia carriera».

L'anno successivo, il 1974, Felice Gimondi farà sua anche quella corsa che tanto aveva desiderato ma non era ancora riuscito a vincere: la Milano - Sanremo, la gara dove tutti gli addetti ai lavori lo davano per sfavorito. Quando Felice Gimondi taglia per primo il traguardo di via Roma ha 32 anni e tante vittorie alle spalle: un Tour de France, due Giri d'Italia, una Parigi - Roubaix, un Mondiale. La Sanremo è il degno epilogo di una carriera onorata che sta volgendo al termine che nell'anno seguente non annovera nessun risultato significativo.

## L'ULTIMO SQUILLO

Quando Gimondi si presenta nel 1976 al 59° Giro d'Italia non lo fa certo da favorito. Oltre che sul Cannibale si scommette sui giovani ciclisti belgi, tra cui Johan De Muynck e su un ragazzo del nord Italia che risponde al nome di Francesco Moser. Felice

ha 34 anni e questo sarà per lui probabilmente una specie di Giro d'onore alla carriera prima dell'addio. Qualcuno addirittura si domanda chi glielo faccia fare. Gimondi ha però un carattere caparbio e così, da buon testardo qual è, si ritrova a combattere con i giovanissimi del ciclismo. Proprio uno di loro arriva quasi subito a indossare la Maglia Rosa: è Francesco Moser, che se l'aggiudica vincendo la settima tappa, la cronometro di Ostuni. Il trentino sa che però è presto per gestire la maglia fino alla fine ed è preoccupato, perché gli avversari sono molti e tutti agguerriti. Non sa invece che il rivale di cui deve avere più paura è quello che in questo Giro avrebbe dovuto essere poco più che una vecchia comparsa, Felice Gimondi che il giorno dopo, nella tappa di Lago Laceno e tra la sorpresa di tutti, con uno scatto d'altri tempi va a vincere e a conquistare la Maglia Rosa.

Felice balza al comando della classifica e ci resta per giorni e giorni, davanti a Moser, ai belgi e addirittura davanti al Cannibale, che fino ad allora si era fatto vedere molto poco. Mentre Merckx fa i conti con la stanchezza, Gimondi sembra invece ringiovanito e per ben dieci tappe difende la Maglia Rosa. Quando però manca meno di una settimana alla fine del giro, una brutta caduta gli fa perdere il primato a favore del belga De Muynck. Il rischio è che debba abbandonare la corsa, ma ormai lo sanno tutti: Felice non si arrende mai. Risale in bici e corre la tappa che da Terme di Comano arriva a Bergamo, a casa sua. Moser è convinto di vincerla, quella volata, grazie a due compagni di squadra sul rettilineo d'arrivo, e così Merckx tenta di anticiparlo. In vista del traguardo di Bergamo, i due vecchi leoni rimontano su Moser e proprio all'ultimo Gimondi stacca lo storico rivale e vola da solo verso la vittoria. Quella del campione italiano è una volata da manuale che vanifica l'ultimo tentativo di Merckx di vincere qualcosa al Giro. È la fine del Cannibale e della sua era, con cui si conclude anche la rivalità con Gimondi e uno dei capitoli più belli nella storia del ciclismo.

Il 12 giugno il Giro è alla sua 21° tappa. La Maglia Rosa è an-

cora sulle spalle di De Muynck ma Gimondi è a pochissimi secondi. La prova decisiva è la cronometro di Arcore. Felice ci arriva tesissimo, presentandosi alla partenza un minuto e mezzo prima.

Una volta partito, la tensione improvvisamente sparisce e i chilometri filano via veloci ad ogni pedalata. Gimondi è inarrestabile, sicuro, proteso verso il traguardo più importante della sua carriera. A trentaquattro anni l'arrivo ad Arcore rimarrà il suo capolavoro e per il belga De Muynck non c'è più niente da fare: deve rassegnarsi a cedere la Maglia Rosa al bergamasco.

Gimondi entrerà a Milano da campione. Ha vinto il suo terzo Giro e - cosa che più conta - ha mantenuto la promessa di sconfiggere Merckx in una corsa a tappe. Da quel giorno Gimondi continua a macinare asfalto ancora per un paio d'anni, non potendo resistere all'adrenalina delle corse.

Poi nel 1978, al Giro dell'Emilia, arrivato al traguardo, scende dalla bicicletta, questa volta per sempre.

«Scavalcata la transenna mi misi a piangere e piansi fino all'albergo, perché avevo capito che la mia avventura era finita».

Per uno sportivo lasciare lo sport è sempre doloroso. È uno strappo che anche se sai che prima o poi ci sarà, quando poi succede fa lo stesso molto male. Anche per Felice Gimondi, come per molti altri prima e dopo di lui, rinunciare a essere in prima linea e abbandonare le competizioni non è stato semplice, ma lui - da uomo saggio - non si è perso. Anzi ha imparato ad amare le due ruote anche in seguito senza aver bisogno dell'adrenalina del traguardo.

La storia sportiva di Felice Gimondi è stata un dono per le generazioni di tifosi - italiani e non - che lo hanno potuto ammirare e amare. Un atleta straordinario, un corridore intelligente e mai domo, un uomo caparbio, una persona per bene.





---

CAPITOLO XI

**JACQUES ANQUETIL**





## IL NORMANNO CHE VOLEVA VOLARE

Un giorno qualcuno affermò: «Se Dio esiste, si è senza dubbio ispirato agli angeli per forgiare Jacques Anquetil. Stesso sguardo azzurro, stesso volto diafano, stessi capelli chiari. Le sue gambe, sembrano ali, sono leggere e incredibilmente agili, danno l'illusione che il Normanno sorvoli la strada.» Insomma, un corridore benedetto dal cielo, forte, bello ed elegante.

Andiamo con ordine, perché per raccontare la storia di Jacques Anquetil serve fare un salto indietro nel tempo.

Tutto ha inizio nel 1934 a Mont-Saint-Aignan, vicino alla città di Rouen, nel Nord della Francia, in quella regione chiamata Normandia. Otto agosto, la signora Marie e il signor Ernest danno alla luce il piccolo Jacques. La loro è una famiglia piuttosto benestante: sono proprietari terrieri e la piantagione di fragole rende piuttosto bene. Jacques cresce nella più totale serenità, non conosce la crisi della guerra, in casa si mangia bene. Va a scuola e prende il diploma da tornitore. Il padre, però, dopo lo studio lo manda a lavorare nei campi assieme ai braccianti: lì imparerà cosa vuol dire faticare.

Jacques non teme gli sforzi intensi - e questo un giorno gli gioverà assai - e passa l'infanzia a rompersi la schiena nei campi.

## SUBITO VINCENTE

A diciassette anni scopre la bicicletta e nello stesso anno disputa la sua prima gara. Quelli che se ne intendono di ciclismo capiscono da subito che il giovanotto non scherza affatto. Solo due anni dopo passa al professionismo e vince il Grand Prix des Nations, una sorta di campionato del mondo dove si sfidavano tutti i più forti *cronomen* in circolazione.

Jacques andava forte contro il tempo, andava più forte di tutti, e sulla bicicletta era elegantissimo. Gli agiografi di Anquetil - perché qui si parla della storia di un santo - assicurano che il Normanno potesse correre una gara a cronometro e vincerla con una coppa di Champagne sopra la schiena senza versarne una sola goccia durante la corsa. Un campione scontroso, istrionico, temerario e amante degli eccessi, sempre al centro dell'attenzione.

Anquetil, quel Grand Prix de Nations, lo vinse ben nove volte. Fu il primo corridore a vincere cinque Tour de France: il primo nel '57 e poi quattro botte consecutive: '61, '62, '63, '64. Fu il primo ad imporsi in tutti e tre i grandi giri, vinse il Giro d'Italia, la Vuelta España, la Gand Wevelgem, la Bordeaux Parigi, la Liegi-Bastogne-Liegi; tolse il Record dell'Ora a Fausto Coppi. Ma Jacques Anquetil era forte anche quando prendeva delle decisioni.

Dopo la vittoria nella Liegi-Bastogne-Liegi del 1966 si rifiutò di sottoporsi al controllo antidoping, e lo fece imprecando pure contro lo staff medico che lo convocò. Rifiutò di sottoporsi al controllo anche il 27 settembre 1967, dopo aver conquistato per la seconda volta il Record dell'Ora. Con quella decisione scatenò il finimondo: del resto, erano passati solo pochi mesi dalla morte di Tom Simpson a causa del doping e tutti erano ancora scossi dalla morte dell'inglese in diretta tivù. In questo divenne per i francesi un corridore antipatico.

Anquetil vinse moltissime corse nella sua carriera. Il Tour de France del 1961 lo fece in Maglia Gialla dal primo all'ultimo giorno. Fu ribattezzato Maitre Jacques perché era il migliore di tutti.

## UNA RIVALITÀ STORICA

Se vogliamo dirla tutta, il Normanno non era molto amato dal pubblico soprattutto per via del suo carattere di freddo calcolatore. Critiche a volte ingiuste, perché Anquetil era capace anche di colpi spettacolari, come quella volta nel 1965, quando vinse il Cri-

terium du Dauphine Libère e raddoppiò poche ore più tardi con una vittoria alla Bordeaux-Paris, il tutto senza un'ora di sonno.

Se Maitre Jacques non scaldava le folle fu anche a causa della simpatia dei francesi per i secondi, ragion per cui la sua grande rivalità al Tour con Raymond Poulidor spaccò la Francia in due. Come tutti i grandi campioni fu idolatrato e odiato, amatissimo e detestato.

Al debutto nel Tour de France del 1957 pretese che dalla squadra francese venisse escluso un uomo-simbolo come Louison Bobet, che dal '53 al '55 aveva vinto tre volte la grande corsa a tappe francese. I tecnici lo accontentarono e Jacques li ricompensò dominando la corsa con un quarto d'ora di vantaggio sul belga Marcel Janssens. Otto anni dopo, alla vigilia del Tour 1965 - al quale non poté prendere parte perché infortunato - convocò a cena nel giorno di vigilia tutti i capitani delle squadre avversarie, tranne il suo acerrimo rivale Raymond Poulidor. Dopo aver cenato con ostriche e Champagne, esibì un libretto di assegni. Chiese un attimo di silenzio, quindi firmò un tagliando in bianco dicendo ai colleghi stupefatti: «Questo è per voi, mettete la cifra che vi sembrerà più opportuna. Vinca chiunque, ma non Poulidor.»

A Parigi, quell'anno, trionfò Felice Gimondi su Poulidor e Gianni Motta.

## OLTRE OGNI LIMITE

Fin qui abbiamo visto l'uomo forte, imbattibile, freddo calcolatore, bello, impassibile, elegante: insomma una figura quasi divina. Ma chi era l'uomo? Possiamo affermare che se l'Anquetil corridore riuscì a impressionare tutti indistintamente per la sua classe incommensurabile, l'Anquetil uomo sbalordì per come condusse la sua vita: sempre all'estremo e all'insegna dell'esagerazione. Amava le ostriche, lo Champagne, le auto di lusso e le donne. Adorava la bella vita, insomma, e intanto continuava a vincere.

Facciamo nuovamente un salto nel tempo e torniamo nel 1952, quando un Anquetil appena diciottenne si infatua di Janine: lei ha sei anni più di lui, è la moglie del suo medico e lo ricambia segretamente. Del resto era ovvio, considerando il fatto che era sposata, ma soprattutto perché in quella società piuttosto bigotta era appena scoppiato lo scandalo di Fausto Coppi e della Dama Bianca Giulia Occhini, che finì in carcere per adulterio.

Passano gli anni e Janine divorzia dal marito per sposarsi con Jacques, nel 1958. I due vanno a vivere insieme alla villa degli Elfi, in Normandia: un'autentica reggia, un castello da fiaba circondato da 170 ettari di bosco. Alla coppia si uniscono i due figli che Janine aveva avuto dal precedente matrimonio, Annie e Alain. Conducono una vita felice fino al 1969, quando ad Anquetil monta il desiderio di diventare padre. Janine però non può rimanere incinta: il marito le aveva praticato un'operazione irreversibile e non poteva avere altri figli. Ecco allora il primo colpo di scena: un accordo segreto.

Nel 1972 Janine "concede" la figlia Annie al marito che con lei fa una figlia, che si chiamerà Sophie. Annie dirà, tempo dopo, che era innamorata del marito della madre fin dal primo giorno. Tutti pensavano che Sophie fosse figlia di Janine e invece era la nipote. Per 12 anni Anquetil passò le notti tra due letti, prima quello della figlia, poi quello della madre. Con gli anni, però, Janine e Annie diventano rivali e la situazione insostenibile, cosicché Alain, l'altro figlio di Janine, profondamente contrariato dalla situazione creata, se ne va dalla villa con la moglie Dominique, da cui ha avuto un figlio, Steve. Una vita tormentata, quella di Jacques Anquetil lontano dalle corse. Tormentata per lui e per chi gli visse accanto. Ma non è finita.

Nel 1984 Anquetil ha 50 anni e vive nella villa con Janine, Annie e la piccola Sophie. Le due donne litigano sempre mentre Alain con la sua sposa, Dominique, ogni tanto va a trovare la mamma e la sorella. Altro colpo di scena: Jacques riesce a sedurre Dominique, che si separa da Alain e diventa la nuova regina

della villa degli Elfi. Da questa nuova relazione scioccante nasce Christopher, che diventerà anche lui un ciclista, non ai livelli del padre ma con lo stesso identico stile.

## IN GARA FINO ALL'ULTIMO

Questi sono solo alcuni momenti della vita di Jacques Anquetil. Ci vorrebbero un paio di volumi per raccontare completamente la vita di questo personaggio così temerario eclettico, indisponente ma così terribilmente affascinante, al punto da ricevere la stima anche del suo eterno rivale Poulidor.

Alla fine i due rivali si sono riavvicinati. Nel novembre 1987, prima di prendere un aereo per la Martinica, Raymond sa che non rivedrà più il suo vecchio amico.

Chiama Jacques, che sta morendo per un cancro allo stomaco.

«Sto soffrendo», ansima Anquetil.

«È ancora più dura che sul Puy de Dome.»

Ma neppure in quell'occasione Anquetil svestì i panni del matatore: «Anche stavolta arrivi secondo, Raymond: muoio prima io!» Non più sudore, all'altro capo del filo, ma lacrime.

Il campione che meravigliò il mondo, il sultano che riuscì a scandalizzarlo, colui che amò moglie, figlia e nuora, morì a soli 53 anni il 18 novembre 1987, e dietro il suo feretro sfilarono tutte le sue donne. Prima fra tutte colei che per amore assoluto e scelerato aveva concesso la sua stessa figlia a quell'uomo adorato: Janine, che per tutta la vita gli rimase fedele.





---

CAPITOLO XII

**PIEGHEVOLI,  
CHE PASSIONE!**





## TRA EVOLUZIONE E COSTUME LE BICI CHE TUTTI ABBIAMO AVUTO

Le biciclette pieghevoli hanno dominato la scena negli anni '60 e '70. Le si vedevano dappertutto: al mare, in città.

Nelle sere d'estate non era cosa rara vedere un ragazzo che pedalava e l'altro dietro in piedi sul portapacchi. Poi, nel 1973, arrivarono le domeniche dell'*austerità*, che imposero la bicicletta come mezzo di spostamento non più per ragioni di piacere, ma per contrastare la crisi energetica. Per scoprire quando venne introdotta la bicicletta pieghevole, comunque, bisogna fare un salto nel tempo e arrivare alla fine del XIX secolo, quando la paternità di questa tipologia è contesa tra l'inglese William Grout e l'americano Emmet G. Latta.

### LA SFIDA DEI BREVETTI

William Grout è spesso riconosciuto come il padre della prima bicicletta pieghevole, anche se la sua proposta prevedeva la piega della sola ruota anteriore con il telaio che veniva smontato. Tale soluzione venne denominata, forse più correttamente, come bicicletta "portatile" piuttosto che come una vera pieghevole. Era una bicicletta alta con pneumatici pieni, la cui ruota anteriore si poteva smontare in quattro segmenti radiali che potevano trovare posto, insieme al telaio piegato, in una valigia triangolare.

Lo statunitense Emmet G. Latta, invece, era un inventore che depositò un brevetto di "bici pieghevole" negli Stati Uniti, datandolo 21 febbraio 1888. Nel testo del brevetto si legge: «Scopo della presente invenzione è quello di realizzare un mezzo che sia sicuro, forte e durevole, guidabile facilmente rispetto alle macchine attualmente in uso e composto da una struttura e macchina snella in modo tale che

la stessa può essere ripiegata quando non è richiesta per l'uso, in modo da richiedere poco ripostiglio e facilitare il trasporto».

Nel 1896 fu brevettata la Faun, una bicicletta safety frame il cui classico telaio "a diamante" (la forma primitiva della moderna bicicletta) poteva essere piegato nel mezzo di un asse verticale. Era davvero un bel progetto e piuttosto funzionale.

Dall'inizio del XX secolo vari eserciti europei riposero un particolare interesse per le biciclette pieghevoli tanto da scatenare un'autentica corsa allo sviluppo di diversi modelli particolarmente funzionali.

Esempi piuttosto significativi sono: la variante smontabile per l'esercito svizzero della Dursley-Pedersen, datata 1901; la Fongers olandese del 1909, con la particolarità di aver utilizzato per prima piccole ruote da circa 16 pollici. Nella Seconda Guerra Mondiale la BSA sviluppò la Folding Military Bicycle per l'esercito britannico, usata anche dai paracadutisti per poter lasciare più in fretta il posto di atterraggio.

Per quanto riguarda l'Esercito italiano le prime biciclette pieghevoli vennero sperimentalmente assegnate ad alcuni corpi nel 1892, ma la loro grande diffusione avvenne nel 1912, quando la Bianchi vinse la gara d'appalto per la fornitura al corpo dei Bersaglieri ciclisti di un modello pieghevole tecnologicamente molto avanzato, del peso di 14 chili, dotato di ammortizzatori anteriori e posteriori, oltre alle cinghie per il trasporto a spalla.

In campo civile, tra gli anni '20 e gli anni '40, trovarono spazio diverse biciclette pieghevoli a ruote piccole come la Petit Bi francese (con parecchie somiglianze con le pieghevoli degli anni '70 che sarebbero arrivate dopo).

## L'ESPLOSIONE

La vera grande esplosione della bicicletta pieghevole avvenne in Italia nel 1964. Lo stesso anno in cui iniziò la guerra in Vie-

tnam, Nelson Mandela fu condannato all'ergastolo, nacque la Nutella. In campo sportivo, Anquetil fece la doppietta il Giro e Tour, il Bologna vinse il campionato allo spareggio con l'Inter (unico caso nella storia) e John Surtees divenne campione in Ferrari. A noi, però, interessa il fatto che quello fu l'anno insomma in cui nacque la Graziella, la madre di tutte le pieghevoli.

Nel 1964, la ditta di Teodoro Carnielli, di Vittorio Veneto, incaricò Rinaldo Donzelli, che in quel momento era un designer richiestissimo, di creare un progetto che soddisfacesse le esigenze degli italiani di quel periodo storico. Qualcosa di unico, di funzionale ma anche bello e intrigante da vedere. Ne nacque così una cosa stranissima, un oggetto dannatamente rivoluzionario dal nome inconfondibile. "Graziella", appunto. Un qualcosa che ancora oggi ha un sapore magico e attorno al cui mito si raduna una fitta schiera di appassionati, italiani, francesi, tedeschi e persino sudamericani.

La Graziella era composta da un robusto telaio, pieghevole grazie a una cerniera centrale e all'assenza della canna orizzontale, e da ruote piccole da 16 pollici. La sella imbottita e il manubrio, ambedue sfilabili con la massima facilità, ne consentivano un agile trasporto anche nell'abitacolo di un'utilitaria di piccole dimensioni. Bastarono queste poche caratteristiche per identificare immediatamente la Graziella come un nuovo simbolo di libertà e di anticonformismo. Si poteva trasportare in auto o sui mezzi pubblici, la si poteva portare in casa e riporla piegata dietro alla porta del monolocale, visto che in quegli anni lo spazio cominciava ad essere un problema per chi abitava in città.

La Carnielli forniva, insieme alla Graziella, un tubetto di vernice, con tanto di pennellino incorporato nel tappo per eventuali ritocchi che solitamente interessavano il portapacchi, normalmente assai esposto a urti e graffiature. Per dirla tutta, questo progetto dimostra che il concetto di bellezza è piuttosto relativo e influenzabile. La Graziella nacque come mezzo di trasporto povero, e in un primo momento il grande pubblico non conside-

rava questa strana creatura proprio così bella in senso assoluto.

Allora i signori Carnielli ebbero la brillante idea di metterla prima sotto le delicate natiche di Brigitte Bardot e poi sotto quelle “creative” di Salvador Dalì. Infine, venne la volta di Alfred Hitchcock e fu un vero boom! A oggi la Graziella resta l'unica bicicletta che ha potuto fare sfoggio di sé nel museo di arte moderna di New York, il MoMA. La Graziella pieghevole fece così un clamoroso salto di status, divenendo da subito la bicicletta della gioventù benestante anche grazie allo slogan dell'epoca che la definiva: «la Rolls Royce di Brigitte Bardot». Fu sufficiente far girare una semplice foto.

Lo fece poi anche la Peugeot con Steve McQueen durante le riprese del film “Le 24 ore di Le Mans”, ma questa è un'altra storia.

## DA GRAZIELLA A CINZIA

Nel 1967 comparirono sulla scena del mondo pieghevole due imprenditori bolognesi, Giuseppe Bombi e Severino Maccaferri, titolari di un'azienda di verniciatura di parti e componenti per ciclomotori, i quali s'inventarono una nuova pieghevole dal nome di donna, la Cinzia. Segni particolari: le ruote da 20 pollici. La prima Cinzia era di un bel blu, un colore unico, con una lucentezza impareggiabile. Un blu metallizzato. Nessuno prima aveva mai realizzato un trattamento del genere. I rivenditori ne rimangono incantati e ne prendono qualche esemplare da mettere in vetrina per testare il mercato. La moda della Graziella è travolgente ma Cinzia ha le ruote più grandi, i colori più belli e costa meno. Le bici vengono vendute in pochi giorni e parte il passaparola. La richiesta diventa così forte che la produzione non riesce a starle dietro.

Vengono realizzati tre nuovi colori: il verde muschio, il verde lago e l'arancio metallico. Il forno per la verniciatura lavora anche di notte per dare il tempo alla vernice di asciugare. E i negozianti

che arrivano dopo aver chiuso, caricano le biciclette prima ancora che siano finite, portandosi via i pedali o i freni per terminare il lavoro nelle loro officine e consegnare le biciclette la mattina dopo.

Bombi e Maccaferri capiscono che stanno crescendo molto in fretta e che devono fare una scelta. Così, il 25 gennaio 1967 nasce la società Cicli Cinzia, con una nuova sede, più operai e una linea di produzione che in tre anni arriva a realizzare 400 biciclette al giorno. Subito dopo anche Carnielli propose le ruote da 20 pollici e poi via via tutte le altre: Berma, Bianchi, Legnano, ecc.

Al Nord Italia Graziella è diventata sinonimo di bici pieghevole, come la Scottex è sinonimo di carta assorbente. Ma al sud, specie in Puglia e Calabria, c'è ancora l'abitudine di chiamare Cinzia tutte le bici pieghevoli.

Ai giorni nostri esistono infinità di biciclette pieghevoli, leggere e funzionali, a cominciare dalle Brompton fino ad arrivare alle Mobiky e a mille altri modelli della grande distribuzione, ma il fascino degli anni '70 - testimonial compresi - era davvero tutta un'altra cosa.





---

CAPITOLO XIII

**ZAZZARAZZÀ**





Quante canzoni sono state dedicate alla bicicletta e quanti autori hanno scritto o raccontato le imprese dei grandi campioni di ciclismo? Non è proprio così semplice fornire dei dati precisi, è certo però che di brani dedicati alle due ruote a pedali ne sono stati scritti e cantati davvero tanti, e allora proviamo a ricordarne qualcuno.

Correva l'anno 1951 quando Silvana Pampanini cantava *"Bellezza in bicicletta"*, dedicandola all'unica donna che partecipò al Giro d'Italia nel 1924. *"Ma dove vai bellezza in bicicletta? Così di fretta pedalando con ardor"*. La cantavano tutti al tempo. Il brano, che era tra l'altro la sigla dell'omonimo film, ebbe un successo davvero straordinario.

Anche il Quartetto Cetra, con *"Ciao mama"* dedicò un brano spassoso al ciclismo di quei tempi, fatto di speranze, sacrifici e sogni.

Non basterebbe un solo volume per raccontare tutte le canzoni dedicate al ciclismo, passando da Gino Paoli che racconta le gesta di quell'omino con le ruote contro tutto il mondo, e poi Enrico Ruggeri con *"Gimondi e il cannibale"*, per arrivare a De Gregori con *"Il bandito e il campione"*. Insomma, diventerebbe lunghina la faccenda. A questo punto, però, vorrei soffermarmi un po' su un autore in particolare, il grande Paolo Conte, che nel 1979 scrive e interpreta una canzone straordinaria intitolata *"Bartali"*. Il brano è la seconda traccia dell'album *"Gelato al limon"* e poco dopo verrà cantata anche da Bruno Lauzi e da Enzo Jannacci.

Sinceramente, penso sarebbe quantomeno riduttivo pensare che questa sia una delle più belle canzoni dedicate al ciclismo, credo invece che questo brano si possa annoverare tra i brani più belli della musica italiana in senso assoluto e allora proviamo a immergerci con l'anima in questa dimensione, con Paolo Conte al pianoforte che ci trascina dentro, appunto, a questa canzone.

C'è da dire, innanzitutto, che appena inizia la musica si capisce subito di cosa si tratta: *"zazzaraz, zazzarazzaz zaazrazza zaza zà"*

è un'autentica onomatopea, una pedalata in musica, un continuo incedere, tutto salita e discesa, come in una tappa del Tour che si rispetti.

Un ritmo "pedalante", che arranca, si inerpica, decolla e poi, arrivato "in cima", si tuffa giù, si lancia, precipita, con la durezza e l'infaticabilità che distingue Bartali, una musica che non molla mai. Se la musica in questo caso è straordinaria, il testo lo è ancora di più, un'autentica poesia che riesce a trasmettere gioia e disperazione, felicità e angoscia, sogni e rassegnazione allo stesso tempo.

Nel brano s'incontrano frasi surrealistiche e potenti come "quel naso triste come una salita", e poi quell'ossimoro che trasmette tutto quello che deve trasmettere e forse anche di più, perché è vero che Bartali ha il naso triste da italiano allegro, ma non era venuto in mente a nessuno di cantarlo.

Un altro passaggio suggestivo arriva quando dice che ai francesi gli girano le balle, ma ci rispettano... Ma cominciamo dall'inizio della canzone che fa così:

*"Farà piacere un bel mazzo di rose,  
e anche il rumore che fa il cellophane,  
ma una birra fa gola di più  
in questo giorno appiccicoso di caucciù".*

Proviamo a immaginare il tutto: è il giorno della corsa e fa un caldo terribile, il bellissimo mazzo di fiori è appoggiato al palco delle premiazioni e sarà il meritato compenso al vincitore. Ma, in questo momento, anche colui che taglierà per primo il traguardo avrebbe voglia di una bella birra gelata, perché fa caldo, la fatica è tanta e il caucciù del tubolare si attacca all'asfalto, e anche lui ha sete... Lui chi? E qui entra in scena l'altro protagonista, quello che dice:

*"Sono seduto in cima a un paracarro  
e sto pensando agli affari miei  
tra una moto e l'altra c'è un gran silenzio  
che descriverti non saprei".*

Eccolo lì, ai bordi di una strada polverosa, scalpitante nei suoi sandali: è un anno che aspetta che il Giro passi vicino a casa sua e arriva il giorno fatidico. La tensione è alta fin dal mattino, perché quando i corridori passeranno durerà solo per pochi secondi, il tempo di vederli spuntare da una curva e sparire all'orizzonte.

Un anno di attesa per pochi secondi. E la speranza è che il primo a spuntare dalla curva sia proprio lui, Bartali, perché allora sarà come aver vinto una scommessa, sarà come ricevere un premio per il proprio supporto. La sua vita mediocre si trasfigurerà in qualcosa di grande, perché la vittoria del campione sarà anche un po' la sua, che ha creduto in lui, che l'ha incitato.

E allora immaginate quest'uomo, che aspetta da un anno, che si prepara in strada all'alba, che ha camminato tanto con quei sandali per arrivare sulla salita sotto il sole, tra la polvere, seduto in cima a un paracarro, esasperato dal pensiero di perdersi un solo secondo di spettacolo, in spasmodica attesa di qualcuno che ai suoi occhi rappresenta qualcosa a metà strada tra un salvatore della patria e una ragione di vita, ma si è portato dietro pure la moglie che dopo ore di attesa ormai è sfinita.

E ora immaginatevi quest'uomo che si sente dire dalla propria compagna: "Caroooo, mi porti al cineemaa?"

"Ma va... Ma vaff... Ma vacci tu, vacci! Mi si fosse seccata la lingua quando ti ho chiesto di sposarmi. Boia d'un mondo, sono qui che aspetto la mia nemesi esistenziale e tu vuoi andare al cinema? Ma cosa c'hai in quella testa vuota?" Poi non glielo dice, ma lo pensa.

E che altro dovrebbe pensare? Non c'è niente di peggio di una donna che non comprende le passioni del proprio uomo.

Intanto Paolo Conte termina la sua canzone con una frase straordinaria:

*"Tra i francesi che s'incazzano  
e i giornali che svolazzano  
c'è un po' di vento abbaia la campagna  
c'è una luna in fondo al blu."*

Pensate che un giorno Gino Bartali incontrò Paolo Conte e dopo averlo ringraziato per la dedica della bellissima canzone, gli disse “Bravo, però Jannacci la canta meglio”.



---

CAPITOLO XIV

**VITO TACONE**





## TRA VITTORIE EPICHE E ANEDDOTI IRRIPETIBILI, LA DIROMPENDE CARRIERA DEL CAMOSCIO D'ABRUZZO

Questa è la storia di un ciclista schietto e irascibile, genuino e affamato, fortissimo, esplosivo e vincente, ma mai calcolatore. Un uomo che ha caratterizzato un'epoca, una maschera che ha segnato quel decennio di ciclismo che, dopo Coppi e Bartali, stava perdendo molto di quel suo fascino eroico. Questa è la storia di un personaggio dalle sfaccettature più diverse, un campione legato da un grande amore per la sua terra, tanto da essere ricordato come il Camoscio d'Abruzzo. Una storia umana ricca di episodi che hanno aggiunto del sale al ciclismo degli anni '60. Il personaggio in questione risponde al nome di Vito Taccone.

Cresciuto nella miseria più nera, era adorato dai suoi tifosi a tal punto da diventare un simbolo di riscatto e di speranza per quella parte della nazione che non era stata - per così dire - coinvolta dalla prosperità del boom economico. Travolto dal successo, non perse mai la sua schiettezza e nemmeno la sua spontaneità. Aveva un modo di porsi ingenuo, sincero, il più delle volte inopportuno.

Come quella volta che, in udienza da papa Giovanni XXIII, gli chiese per quale corridore facesse il tifo. Una parabola sportiva e umana piuttosto complicata, quella di Vito Taccone, costellata di trionfi e sconfitte, di cadute e di conquiste, che hanno fatto diventare il campione abruzzese un personaggio indimenticabile, di cui si parla ancora ai giorni nostri con nostalgia e passione.

Vito Taccone è stato un corridore professionista dal 1961 fino al 1970, un decennio di benessere che faceva seguito al boom economico degli anni '50, che aveva rivoluzionato e rilanciato l'Italia dopo la Seconda Guerra Mondiale. Il Giro d'Italia stava scoprendo nuovi eroi, come il lussemburghese Charly Gaul, il toscano Gastone Nencini e il talento francese Jacques Anquetil, uno dei giganti nella storia della bicicletta. Nella metà degli anni

'60, poi, arrivarono Felice Gimondi ed Eddy Merckx a sostituire Arnaldo Pambianco, Franco Balmamion, Vittorio Adorni, Gianni Motta e Italo Zilioli come portabandiera della corsa rosa. Tra questi fece capolino uno sconosciuto corridore marsicano, che riuscì a farsi notare già nella sua stagione d'esordio tra i professionisti. Vito Taccone, appunto.

## CONTADINO E PANETTIERE

Taccone nasce ad Avezzano il 6 maggio del 1940, è il terzo di cinque figli di una famiglia poverissima. In casa si viveva alla giornata, il futuro era pieno di incertezze, e in una terra devastata dal terribile terremoto di qualche anno prima, il giovane Vito non poteva andare a scuola. Quaderni e penne erano un lusso, quindi il ragazzino cominciò a lavorare appena ebbe l'età per farlo, ma forse anche prima. E allora via a governare le pecore di papà Gaetano, e poi a seminare l'erba nei campi e a spaccare legna. Intanto vedeva i suoi coetanei passare in bicicletta dall'altro lato della strada sterrata, e quando non giocavano andavano a scuola con lo zaino pieno di belle speranze.

«Soffrivo all'idea di non avere le stesse opportunità degli altri, ma non era colpa mia e neanche dei miei genitori. Non potevo, non avevo i soldi e dovevo lavorare per contribuire a mantenere la famiglia», era solito spiegare. L'opportunità di studiare non l'ha mai sfiorato e, pur soffrendone, non si è mai vergognato, mostrando sempre grande dignità e orgoglio. A quattordici anni inizia a lavorare al forno Michetti di piazza Cavour ad Avezzano. Consegnava il pane pedalando su una bicicletta con un grosso cestino sul manubrio. Era bravo, Vito, e divenne presto così rapido che dopo le consegne, finite con largo anticipo, come se non bastasse la fatica, correva ad aiutare il padre nei campi.

Quella bicicletta sgangherata e arrugginita era del padre, ed era l'unico mezzo di trasporto disponibile, anche quando per con-

segnare il pane doveva salire e scendere il monte Salviano. Fu quello il suo punto di contatto con il ciclismo: quando pedalava, il giovane Vito diventava una furia, settimana dopo settimana i tempi di scalata si abbassavano e il sogno di diventare ciclista cominciava a prendere corpo... Ma se non aveva i soldi per i libri e i quaderni, come avrebbe potuto permettersi una bicicletta?

Intanto il ragazzino continuava a coltivare i campi, a pedalare con vigore per consegnare i prodotti del forno, a rubare pure le uova dal pollaio per rivenderle al mercato, e a sognare di diventare un ciclista vero, fino a quando non incontrò Giorgio Ienca, un corridore dilettante.

Vito gli espresse il desiderio di poterlo seguire durante gli allenamenti, e così durante quelle uscite ne studiava le movenze, cercava di carpirne i segreti, ma la bici era comunque tutta sgangherata. Fu così che Giorgio decise di regalare la sua vecchia Legnano al giovane Vito, che all'età di sedici anni si iscrisse all'Associazione Sportiva Marsicana Avezzano. Fu in quel momento che ebbe inizio la sua carriera.

Con la bici sul tettuccio della Seicento del padre di Giorgio, Taccone, cominciò a gareggiare. Ricorda Federico Falcone in *Vito Taccone, il Camoscio d'Abruzzo*: «L'esordio fu in quel di Popoli, in provincia di Pescara, dove dopo pochi chilometri dall'inizio della gara cadde rovinosamente sull'asfalto. Ne uscì intatto, con qualche escoriazione e la rabbia per un inizio che aveva immaginato diverso. Fu una lezione, un'esperienza che portò con sé nella successiva gara all'Aquila, dove vinse imperiosamente tra lo stupore del pubblico. Nessuno sapeva chi fosse quell'avezzanese comparso all'improvviso e che aveva tagliato il traguardo di fronte a Parisse, l'idolo di casa.

“La corsa è stata vinta dal dinamico Taccone, basso e tarchiato di statura, appena visibile sulla bicicletta”, scrisse un giovanissimo giornalista aquilano che rispondeva al nome di Bruno Vespa».

Il ragazzo cominciò a pensare seriamente che sarebbe potuto diventare un ciclista vero, e intanto si allenava, lavorava e ga-

reggiava, ma al forno era davvero dura. Così si fece assumere in una società di telecomunicazioni. Nel frattempo, Vito correva ovunque fosse possibile. Alla Bologna Raticosa arrivò secondo e intascò duemila lire, poi a Pescara fu primo e ne vinse undicimila. Vinse una quindicina tra coppe e trofei, nonché molti vestiti che regalò ai suoi familiari. Le coppe non gli interessavano, lui preferiva i premi in denaro, e i trofei li vendeva appena sceso dal podio. Arrivò a portare a mamma Maria e a papà Gaetano la somma di trentaseimila lire, una cifra enorme al tempo, impossibile anche solo da immaginare, e così il ciclismo per casa Taccone divenne non solo uno sport ma un fine, una sopravvivenza. Per questo motivo il promettente ragazzo era spinto a compiere gesta mirabolanti e trasferte lontanissime e massacranti per poter correre, guadagnare e riscattarsi.

Nel 1958 Taccone firmò il suo primo contratto tra i dilettanti: aveva diciotto anni, la nuova squadra era il Velo Club Pescara. La sua prima gara da dilettante fu a Sant'Angelo di Sorrento. La tensione era alle stelle, ma lui trovò la forza di concentrarsi isolandosi dal contesto confusionario che lo circondava. Vito era una bomba a orologeria. Andò forte fin dai primi chilometri e vinse in solitaria, facendo una gara perfetta: il popolo aveva trovato il suo eroe sportivo e non era del Nord.

Lui stava iniziando a rappresentare il riscatto sociale del Sud, era l'orgoglio della sua terra. Fisicamente era basso e tracagnotto, non era elegante in bici, ma non c'era nessuno come lui: era fortissimo.

Nel 1959, a Pescasseroli nel Parco nazionale d'Abruzzo, vinse una corsa in solitaria arrivando al traguardo in scioltezza. La corsa passava all'interno di una zona ricca di camosci, e nacque così il soprannome che lo accompagnò per tutta la vita. Si pensa che sia stato Adriano De Zan ad affibbiarglielo, proprio per le affinità caratteriali tra lui e l'animale selvatico: sfrontato, fiero e sicuro di sé, non si risparmiava mai. Ormai era diventato per tutti il Camoscio d'Abruzzo.

Nell'inverno del 1960 venne contattato dall'Atala e l'ingaggio offerto per correre tra i professionisti fu stupefacente, più di quanto previsto o minimamente sperato: 180.000 lire mensili a prescindere dalle vittorie, oppure 90.000 lire che sarebbero raddoppiate a ogni successo ottenuto. Numeri da capogiro se si pensa che fino a due anni prima zappava la terra e pascolava le greggi. Vito, comunque, scelse la seconda formula. All'età di ventun anni appena compiuti, nel 1961, esordì al Giro d'Italia con la leggendaria maglia dell'Atala; battendo in salita il tedesco Junkermann si aggiudicò la decima tappa Bari-Potenza, il suo primo successo da professionista. Chiuderà quell'edizione della corsa rosa al quindicesimo posto, ma vincerà la maglia verde del Gran Premio della Montagna.

## IL LOMBARDIA

Il giovane abruzzese si mise in buona luce per tutta la stagione, vincendo la Tre Giorni del Sud e confermando il suo valore ogni volta che la strada saliva, ma fu solo il prologo a quello che resterà uno dei capolavori della sua carriera, ovvero il Giro di Lombardia, corso e vinto il 21 ottobre 1961. Una delle classiche più dure perché arrivava (come oggi) a fine stagione, quando i ciclisti erano tutti stanchi e in debito di energie, con un percorso sempre molto impegnativo. Quell'anno poi la Corsa delle Foglie morte passava dal Muro di Sormano, 1700 metri durissimi al 17% di pendenza, con punti che arrivavano al 25%.

Lì Taccone resistette all'attacco di Imerio Massignan, uno degli scalatori più forti dell'epoca, cedendogli in vetta solo una manciata di secondi. Poi, nel tratto finale che portava a Como, lo raggiunse e lo batté allo sprint.

Una grande vittoria che fece di Taccone l'uomo nuovo del ciclismo italiano e l'eroe della sua gente in Abruzzo, raggiungendo rapidamente una popolarità straordinaria, che lo riscattò dalla

miseria a cui sembrava destinato. Bilancio senza dubbio positivo, tanto più per un esordiente, in una stagione da incorniciare. I mesi invernali furono un susseguirsi di festeggiamenti, forse troppi, ma il senso della misura non sarà mai il forte di Taccone. Infatti, il 1962, quello che avrebbe dovuto essere l'anno della grande conferma, sarà invece una mezza delusione.

La corsa rosa regalò parecchi piazzamenti all'abruzzese: secondo all'Aprica e a Saint Vincent, terzo a Panicaglia, senza però dargli la gioia di un successo parziale. A ciò si aggiunse l'amarezza per il quarto posto nella classifica finale del Giro a pochi secondi dal terzo classificato, Nino Defilippis. L'unico acuto di quella stagione un po' sotto le aspettative fu il Giro del Piemonte, che confermò come Taccone potesse ambire non solo alle frazioni alpine dei grandi giri, ma anche alle corse in linea dal percorso vallonato e selettivo. Incredibile ma vero, a questo punto Taccone venne contestato dai suoi tifosi, che si sentirono traditi. Lo insultavano, e lui reagiva. Cominciarono le prime scazzottate, i duelli rusticani nei quali si trovava coinvolto. Taccone non era un tipo accomodante e se veniva provocato non porgeva certo l'altra guancia.

Il 1963 partì animato da forti ambizioni. Vito era ben deciso a riconquistare i propri tifosi. L'inizio stagione cominciò bene, con due tappe vinte al Giro di Sardegna, superando addirittura allo sprint il leggendario re delle volate Rik Van Looy e aggiudicandosi a maggio il Giro di Toscana.

Si presentò al Giro di quell'anno in grande forma, ma nella prima tappa, la Napoli-Potenza, per colpa di un ascesso, accumulò subito un ritardo di 21 minuti. Aveva la febbre alta e sputava sangue, ma non si spaventò. Nella notte gli vennero estratti ben quattro denti e l'indomani ripartì, recuperando energie. Aveva sette vite, l'abruzzese, e lo dimostrò nella tappa che attraversava la sua terra: scollinò per primo a Rionero Sannitico e a Roccaraso, lanciandosi in fuga solitaria verso Pescara, osannato dalla sua gente. Raggiunto dagli inseguitori, dovette accontentarsi del secondo posto, battuto in volata da Guido Carlesi.

Non si abbatté, perché il suo carattere combattivo non glielo permetteva. Andò di nuovo in fuga nella tappa di Viterbo e, cosa mai avvenuta prima, colse il successo in quattro tappe consecutive: Asti, il santuario di Oropa, Leukerbad e Saint Vincent, impresa che resterà nella storia della corsa rosa.

Taccone dimostrò la sua incredibile facilità di pedalata in salita e una sorprendente abilità nel vincere volate di gruppo ristrette. La vittoria gli sorrise ancora nella terzultima tappa con arrivo a Moena: scattò sul Rolle e passò per primo su tutti i passi, arrivando in splendida solitudine e riscuotendo l'ammirazione degli appassionati. Le strade delle Dolomiti vennero invase dai suoi tifosi che applaudirono e inneggiarono al loro campione.

Nonostante l'incredibile cinquina, Taccone non riuscì a recuperare il forte svantaggio accumulato nelle prime tappe e terminò il giro al sesto posto, ma si aggiudicò ancora una volta la classifica del Gran Premio della Montagna. Il giorno della conclusione del Giro, al Vigorelli di Milano, non ci furono striscioni che per Taccone, ma era lui il vincitore morale. Il Giro del 1963 sarà la punta più alta della sua carriera. Era lui l'*homo novus* del ciclismo italiano e qualche critico, azzardando troppo i paragoni, lo accostò a Bartali.

## MEDIATICO E DIROMPENDE

Legendari, in quell'anno magico, furono i suoi duetti con Sergio Zavoli, autore e conduttore sulla RAI del famoso *Processo alla Tappa*. Perché Vito, ragazzo cresciuto tra mille difficoltà e mille sacrifici nel cuore dell'Abruzzo, era così: sanguigno, focoso e istintivo come pochi. Entrò di diritto anche nella storia della televisione italiana con alcune sue affermazioni come: «Devo essere lupo, perché ho fame, la mia famiglia ha sempre avuto fame. Ogni vittoria è una rapina». Oppure: «Io vado alle corse come un rapinatore entra in una banca. Ogni vittoria significa

una cambiale di trecentomila lire che mia madre non deve più pagare».

Zavoli capì subito che quando c'era quell'abruzzese chiacchiere lo spettacolo era assicurato. Taccone polemizzava con tutti, usando un linguaggio colorito pieno di espressioni dialettali e sembrava un personaggio uscito dalla *Commedia dell'Arte*. L'esatto contrario dell'impeccabile e forbito Vittorio Adorni, l'altro grande protagonista delle trasmissioni del *Processo alla Tappa*. La tenacia e l'irruenza, anche nel denunciare ingiustizie e slealtà, segneranno ogni fase della vita di Taccone. Con lui non ci si annoiava mai, in corsa e nel dopocorsa. Quando era in bicicletta aveva sempre uno scatto in serbo per scompaginare le carte e dopo l'arrivo aveva sempre una parola da dire, spesso anche fuori luogo e inopportuna, ma sempre rigorosamente autentica e schietta. Quella ribalta televisiva gli regalò una popolarità immensa: il *Processo* sembrava fatto apposta per lui, per la sua indole polemica, per la sua schiettezza che piaceva tanto agli appassionati. Sarà un caso, ma il *Processo alla Tappa*, nato nel '62, chiuse i battenti proprio nello stesso anno in cui Taccone uscì di scena (per poi riprendere nel '98 con il Giro di Pantani).

Nel 1964 Vito Taccone passò alla Salvarani, dove resterà per due anni. Vinse in primavera il Giro di Campania e una tappa al Giro di Romandia, ma al Giro d'Italia non confermò le prestazioni dell'anno precedente e dovette accontentarsi della sola tappa di Parma. Era atteso dai suoi tifosi a Roccaraso, in una frazione disegnata apposta per lui, ma quel giorno Taccone arrivò staccato perché in corsa ricevette la notizia di un grave incidente sul lavoro di cui era rimasto vittima il fratello, caduto da un palo della luce mentre eseguiva un controllo ai fili elettrici. Taccone perse la concentrazione e le forze necessarie per esaltare gli spettatori con i suoi continui scatti in testa al gruppo. Arrivò comunque a Roccaraso, anche se solo quarto. Il tifo di qualche migliaio di spettatori in quel giorno raggiunse toni esaltanti e punte mai toccate prima.

Per la prima volta partecipò, lo stesso anno, al Tour de France, e fu anche l'ultima. Si presentò con intenzioni battagliere e il terzo posto in avvio ad Amiens lo confermò. Purtroppo, non si limitò agli scontri fatti di pedalate, scatti e controscatti. Lui, abruzzese orgoglioso, infiammò i suoi tifosi anche a parole, con il suo modo di fare un po' guascone e un po' ribelle. Qualche provocazione di troppo e Taccone, nel cuore di una tappa, scese di bicicletta per scagliarsi sullo spagnolo Fernando Manzanera. Ne scaturì una scazzottata storica al termine della quale Taccone colpì l'avversario sul capo con la pompa della bicicletta. Dopo quella vicenda, il Camoscio decise di non prendere più parte alla corsa Transalpina.

Nel 1965, la vittoria alla Milano-Torino di marzo fece sperare molto bene per la stagione, ma chiuse il Giro d'Italia in sesta posizione dopo essere arrivato secondo in quattro tappe. In realtà la tappa di Maratea lo vide vincitore, ma prima di tagliare il traguardo chiuse vistosamente contro le transenne Luciano Armani che lo stava superando, poi addirittura lo trattenne per la maglia. Ovviamente venne squalificato, ma anche in futuro non ammetterà mai le scorrettezze di quel giorno, neanche a distanza di trent'anni in una simpatica rimpatriata televisiva.

Gli ultimi acuti di una carriera breve ma fenomenale al tempo stesso arrivarono nel 1966, con la maglia Vittadello, a fianco di quello che diventerà un guru del ciclismo nostrano come Franco Cribiori. Si aggiudicò la sesta tappa del Giro di Svizzera che faceva da preambolo al Giro d'Italia. Prima tappa volata a Diano Marina e vittoria del Camoscio davanti a Mealli e Zandegù. Per la prima e unica volta, Taccone vestì la tanto ambita Maglia Rosa, ma le soddisfazioni di quel Giro terminarono lì. La stagione venne però riscattata con la vittoria finale del Trofeo Matteotti nel suo Abruzzo, battendo il favorito Felice Gimondi.

Nel biennio '67-68 non ottenne grossi risultati, ma la convocazione in Nazionale per il Mondiale di Imola fu uno stimolo importante. Non era la prima volta che Taccone vestiva la maglia azzurra, ma quel giorno gli venne affidato il compito di marcare il

Cannibale Eddy Merckx, e Vito svolse il compito a modo suo. Per dimostrare al belga che non aveva la minima difficoltà a stargli a ruota, a un certo punto gli pedalò in faccia con una gamba sola. Sarà quinto all'arrivo, con Adorni campione. Intanto gli anni migliori della carriera erano passati e così nel 1970, dopo due Giri d'Italia sbiaditi, fatti di soli piazzamenti, Taccone decise di appendere la bici al chiodo con un bottino di ventisette corse vinte e mille aneddoti da raccontare.

Otto tappe al Giro, un Lombardia, i Giri di Campania, di Toscana e di Piemonte, un Matteotti, due volte vincitore della classifica per il miglior scalatore al Giro con 21 passaggi in vetta ai GPM (solo Bartali, Coppi, Fuente e Merckx hanno fatto meglio di lui) e una serie infinita di piazzamenti di rilievo nelle più importanti corse in linea nazionali. Quarantasette secondi posti. Questo il palmarès di un atleta che ha segnato un'epoca, contribuendo in modo determinante a risvegliare l'interesse per il ciclismo in un periodo di transizione come quello degli anni '60.

## IL DOPO CARRIERA

Abbandonata l'attività agonistica, Vito Taccone s'imbarcò in varie attività imprenditoriali con scarso successo. Prima divenne titolare di un maglificio, poi si mise a produrre un improbabile Amaro Taccone, preparato con una ricetta segreta fornitagli, a sentir lui, dai frati di un convento. Poi, negli ultimi anni, venne richiamato in televisione per commentare il Giro d'Italia e il Tour de France e così tutti poterono constatare che era sempre lui: appassionato, sanguigno. Chi lo ricordava lo rivede con simpatia, chi non l'aveva conosciuto scoprì un personaggio che non aveva perso la carica vitale di quando correva.

Rivedeva un po' se stesso in Claudio Chiappucci, un altro che attaccava senza fare tanti calcoli, che è sempre stato contro tutto e tutti e che - come tutti gli uomini che hanno alle spalle una

storia di sofferenza - non veniva spaventato dalle storie più dure.

Taccone ebbe il coraggio di annunciare in televisione che nei giorni successivi avrebbe affrontato un delicato intervento chirurgico, e lo disse con serenità, promettendo che si sarebbe impegnato con tutte le sue forze per sconfiggere un avversario tosto, cattivo, mostruoso: anche questa volta sarebbe stata una corsa in salita.

Il suo carattere lo ha portato anche ad avere qualche disavventura giudiziaria. Nel 1973 venne denunciato per una rissa ad Avezzano, causata da futili motivi, in cui furono coinvolte altre dieci persone: verrà condannato a tre anni e mezzo, ma otterrà l'amnistia nel 1982. Altri guai giunsero nel 1985, quando finì in manette per aver partecipato a un raid punitivo contro un hotel abruzzese per una vicenda di bische clandestine e assegni a vuoto. L'ultima nel 2007, accusato di associazione per delinquere finalizzata al commercio di capi di abbigliamento contraffatti o provenienti da furti e ricettazione. Taccone si proclamò sempre innocente e coerentemente al suo personaggio pensò bene di incatenarsi davanti al Tribunale di Avezzano in segno di protesta, con un cartello in mano che diceva: «Non voglio fare la fine di Enzo Tortora».

Fu l'ultimo colpo d'ali del Camoscio d'Abruzzo. Una settimana dopo, il 15 ottobre 2007, morì nella sua casa, stroncato da un infarto. Alla sua morte il comune di Avezzano dichiarò due giorni di lutto cittadino e successivamente eresse in suo onore, nell'ottobre del 2012, un monumento sul valico del monte Salviano, opera dell'artista Bruno Morelli.

Ardimentoso in corsa e personaggio unico nella vita, Vito Taccone è passato alla storia come uno dei migliori interpreti della grande tradizione italiana di scalatori, quegli atleti agili e istintivi che incendiano la folla a ogni scatto, veri idoli degli appassionati, perché affrontano con leggerezza e potenza impressionante tutte le salite che i comuni mortali riescono a scalare solo con enorme fatica.

Il suo temperamento impulsivo è stato anche un ostacolo alla

carriera, per sua stessa ammissione. Perché Taccone, e non è solo leggenda, spesso andava per le vie di fatto. Il più delle volte le sue erano reazioni decisamente esagerate, rivolte a comportamenti percepiti come ingiustizie e alle quali forniva sempre una sua spiegazione. Sapeva, però, anche toccare il cuore della gente, come quella volta che convinse un gruppo di manifestanti a recedere da un blocco stradale per consentire al Giro di proseguire o, ancora, quando alla Sei Giorni di Montreal cantò *Mamma* dedicandola agli emigrati di tutte le nazionalità. Nemico giurato del doping, metteva sempre in guardia dai pericolosi effetti derivanti dall'assunzione di certe sostanze.

Uno come Vito Taccone manca tantissimo al ciclismo. Manca per la sua autentica passione, per l'amore viscerale verso la sua terra, rissoso e irascibile, ma con un cuore immenso, lo stesso che lo faceva scattare sulle salite più impervie e che ci ha regalato tante emozioni. Lì, sulle vette dove s'arrampicano i camosci.

## IL VECCHIO ZIO

Un giorno Taccone si trovava con l'amico Sandro Cervelloni a Chieti per una corsa. All'ora di pranzo gli venne fame, ma non avendo soldi, studiò uno stratagemma per non pagare: invitò in un ristorante un vecchio che chiedeva l'elemosina. A tavola continuò a chiamarlo zio: «Mangia zio! Assaggia questo zio! Bevi zio!». E così per tutto il pranzo. Finito di mangiare Vito e Sandro dissero al cameriere: «Per favore, daresti uno sguardo allo zio mentre noi andiamo a prendere le sigarette». Lo zio è ancora lì che li sta aspettando!

## UNO TIRA L'ALTRO

Una volta, tornando da una gara, Taccone scese a Pescara e un gruppo di amici gli chiese se avrebbe corso lo stesso giorno, ma lui disse che era troppo stanco. Quando però gli offrirono 500 lire accettò subito! Lungo il percorso c'erano vari traguardi volanti. Andò in fuga per vincere il primo e disse: «Intasco questo e mi ritiro», ma ogni tot chilometri c'era un premio per chi passava per primo, e fu così che li vinse tutti e arrivò primo. Quando vide i premi (soldi e coppe), si vendette tutte le coppe, che ovviamente non gli davano da mangiare.

## IL TRENO

Come Coppi e come tanti altri, anche Taccone si avvicinò alla bici per lavoro: consegnava il pane in bicicletta e fu così che un giorno, pedalando in salita con 80 chili di carico, fu notato dall'ex-professionista Enrico Eboli, il quale lo introdusse alle gare. E come andava alle corse il nostro Vito? In treno, ma siccome in treno si paga il biglietto, si faceva regolarmente i viaggi chiuso nel bagno.

## IN RIVA AL FOSSO

Taccone aveva inserito una postilla nel contratto per cui a ogni partecipazione al *Processo alla Tappa* avrebbe percepito un gettone di 500.000 lire. Del resto, appariva in televisione con la maglia dello sponsor 15/30 minuti al giorno. Dopo 15 puntate di fila Zavoli gli disse: «A meno che non succeda qualcosa di grosso, domani è meglio che non vieni così nel pubblico cresce il desiderio di risentirti». Cosa ti inventa il giorno dopo quel diavolo di Vito? Si rivolge a Pellizzari e gli dice: «Adesso ti butto dentro a un fosso, facciamo finta di litigare e ti regalo 50.000 lire».

«Ma che sei matto?» gli rispose quello. «No no, ti regalo 50.000 lire!».

E così fecero, poi rientrarono in gruppo e subito gli si affiancò la moto della RAI: «Oh, Vito, mi raccomando, dopo vieni al *Processo*: ci devi raccontare tutto!».

## MANIERE FORTI

L'episodio più eclatante rimane senza dubbio la celeberrima scazzottata con lo spagnolo Fernando Manzanque, che a detta di Taccone lo accusò di aver provocato di proposito diverse cadute in volata, mettendo a serio rischio l'incolumità dei colleghi. In tutti questi anni la reazione del ciclista Abruzzese era sempre stata giustamente condannata, ma troppo spesso giudicata con superficialità e, anche se può risultare strano, non fu lui a dare origine alla rissa. In una tappa del Tour, infatti, Taccone e Manzanque dovevano inseguire il gruppo dei fuggitivi, ma faticavano, e i battistrada intanto prendevano il largo.

L'iberico iniziò a rimproverare l'italiano, urlandogli contro che non lo stava aiutando a ridurre le distanze. Non solo, lo insultò, gli tolse il cappellino e lo strattonò rischiando di farlo cadere dalla bici, non sapendo certo con chi aveva a che fare. Incredibil-

mente Taccone non reagì a quelle provocazioni, dimostrando una maturità che in pochi credevano possedesse, ma si avvicinò al direttore del Tour, Jacques Goddet, per fare presente l'accaduto. A quel punto accadde l'irreparabile. Dopo aver visto il dialogo tra il marsicano e il direttore, lo spagnolo perse la testa, si avvicinò a Vito e lo strattonò nuovamente, provocando la caduta di entrambi e dando vita a una scazzottata leggendaria, un vero e proprio incontro di boxe al bordo della strada. Goddet, che aveva visto la scena, intervenne per separarli usando una pompa, l'unico oggetto che aveva in macchina e che poteva essere utile a sedare la rissa.

## LA RABBIA DI ADORNI

Giro d'Italia 1963: la decima tappa andava da La Spezia sino ad Asti. Taccone attaccò scendendo dalla Scoffera, nell'entroterra di Genova. Trascinò via una fuga, vinse sulla pista dello stadio di Asti battendo Ciampi, Fontana e altri. Promise il bis. Il giorno dopo si arrivava a Oropa. E lui replicò anticipando Adorni sul piazzale del celebre santuario biellese. Un duello rusticano.

Adorni ricorda e sorride: «Quel giorno volevo vincere io per dedicare la vittoria a mia moglie Vitaliana, che era di quelle parti. Taccone nel finale non tirava più. Lo minacciai: "Non provarti a far la volata!". Lui giurò che non l'avrebbe fatta, gli bastava arrivare secondo. Me lo portai sino al traguardo, non tirava un metro, ma appena entrati sul piazzale di Oropa, Vito mi partì di sorpresa. Era più veloce. Cercai di prenderlo per la maglia, ma scivolò via. Vinse, lo inseguii dopo il traguardo, lui si rifugiò in mezzo ai Carabinieri, lo bracciai ugualmente, cercando di aggredirlo. Me lo tolsero di mano, scene incredibili.»





---

CAPITULO XV

**OCAÑA**  
**L'IRREQUIETO**





## CLASSE PURA, GRANDE TALENTO E UN DESTINO MALEDETTO

Questa è la storia di un corridore malinconico, controverso, elegante e straordinariamente forte.

Un vero campione, l'unico ciclista in grado di mettere in crisi il più forte di tutti, Eddy Merckx, nel pieno della sua forza e del suo vigore agonistico al culmine della sua carriera. Questa è la storia di Luis Ocaña. Luis, classe 1945, nasce vicino a Toledo, primogenito di 5 fratelli si trasferisce con la famiglia in Francia all'età di 12 anni. Sono poveri gli Ocaña, sono scappati dalla dittatura franchista.

Luis non sa una parola di francese. I compagni di scuola lo maltrattano, lo prendono in giro in una lingua che non conosce, volano spesso sputi e sassate e lui di questo se ne ricorderà per sempre. Non volle mai prendere la cittadinanza francese. Lascia la scuola a 15 anni e scopre la bicicletta andando a lavorare da un falegname, 30 chilometri al giorno. Per gareggiare arriva a falsificare la firma del padre piuttosto autoritario. Arriva decimo alla prima gara e la seconda la vince di prepotenza. La sua è una passione vera, intensa, viscerale. Nella bici il giovane Luis cerca disperatamente il riscatto.

Ocaña si sposa a 21 anni con Josiane Calède, figlia di un camionista, la biondina che aveva consegnato il mazzo di fiori al vincitore del criterium di St. Pierre du Mont. E il vincitore era Luis.

«Correva come un cane arrabbiato. Un talento eccezionale e fragile», diceva Pierre Cescutti, il direttore sportivo che per primo si accorse del suo talento. E un cane arrabbiato lo resterà per sempre ma, nonostante questo, riuscì anche a dipingere quadri delicati, nature morte, e un bellissimo ritratto del padre. Forse avevano fatto pace il giorno che Ocaña vinse a Munguia il titolo

nazionale a cronometro: salì poi in auto e correndo come un pazzo (lo faceva sempre) arrivò all'ospedale di Mont de Marsan, dove un tumore allo stomaco stava finendo di consumare suo padre, che non aveva ancora 50 anni. E gli mise sul letto la maglia coi colori della bandiera spagnola, gialla e rossa.

## TOUR DE FRANCE 1971

Partenza da Mulhouse il 26 giugno. Eddy Merckx è il netto favorito, gli sponsor delle altre squadre sono rassegnati al punto da tagliare nettamente gli stipendi dei propri assistiti, tanto - si sa - come al solito vincerà il Cannibale. Questo atteggiamento scatena la reazione di Raphael Geminiani, DS della Hoover di Joaquim Agostinho, che dice agli organi di stampa: «Nemmeno il mio amico Fausto Coppi era imbattibile. Se Merckx è chiaramente il favorito, noi faremo di tutto per rovinargli la festa». E nei giorni della vigilia si diede parecchio da fare per cercare alleanze in modo da mettere in difficoltà il Cannibale, vivacizzare la corsa e favorire Agostinho.

Così quando il Tour ha inizio, il portoghese si ritrova a suo fianco diversi importanti alleati, come gli spagnoli Ocaña, appunto, e Manuel Fuente, poi ancora l'italiano Gianni Motta, lo svedese Gösta Pettersson, reduce dalla bella vittoria del Giro, e l'olandese Joop Zoetemelk. Tutti insieme nel tentativo di sfiancare la Molteni e isolare il suo capitano prima delle montagne, per poi attaccare a turno con la speranza di far saltare il banco. Eddy Merckx comunque veste subito la Maglia Gialla e annuncia di voler puntare al tris dopo il '69 e il '70.

In quel 1971 aveva già vinto la Parigi-Nizza, la Milano-Sanremo e la Liegi-Bastogne-Liegi.

Geminiani a quel punto decide di rafforzare l'alleanza e nell'aria si respira l'odore acre di un golpe imminente. Così, nell'undicesima tappa dell'8 luglio, la Grenoble-Orcières Merlette, accortosi

che Merckx aveva speso molto per rientrare sui numerosi tentativi della “coalizione” sul Puy-de-Dôme qualche giorno prima (tappa tra l’altro vinta da Ocaña, che staccò il belga a 4 chilometri dalla vetta), decide di mandare in avanscoperta Agostinho, al quale si accodano Ocaña, Van Impe e Zoetemelk, mentre Petterson e Merckx dietro sembrano stanchissimi e non rispondono all’attacco.

Il Cannibale a questo punto rimane senza gregari. Letort e Vasseur, compagni di Ocaña, si incollano alla ruota del fiammingo, mentre lo spagnolo parte in fuga solitaria percorrendo gli ultimi 70 chilometri della tappa a un ritmo indiatolato e arrivando a Orcières-Merlette con un vantaggio di 8’43” su Merckx che arriva terzo, superato anche da Van Impe.

Il giorno dopo Merckx, furente, tenta la riscossa. Ordina al suo gregario Wagemans di tirare a tutta per poi scattare. Il Cannibale si accoda con Enrico Paolini, Luciano Armani, Van Vleuten, Aimar e Letort. La mossa sembra funzionare ma Ocaña, pur soffrendo tantissimo, riesce a non mollare, conservando alla fine 7’34” di vantaggio. Il giorno dopo nella cronometro di Albi, il belga rosicchia solo undici miseri secondi allo spagnolo. Il Giro di Francia a questo punto sembra avere un nuovo padrone, un nuovo favorito. Ci sono ancora i Pirenei, certo, ma Ocaña sta dimostrando al mondo che in quel Tour è lui il più forte.

## IL DRAMMA INATTESO

L’unico a non essere d’accordo è proprio Merckx. Il belga ha una fame insaziabile e il 12 luglio, nella quattordicesima frazione che va da Revel a Luchon, vuole riprendersi a tutti i costi quella Maglia Gialla che lo spagnolo sta indossando da tre giorni. Fa un caldo afoso.

Ocaña ama il caldo e il Cannibale lo odia, ma ai piedi del Portet d’Aspet il cielo nero stava preparando uno scenario quantomeno

dantesco. Ed è così che inizia a piovere, dapprima piano e poi sempre più forte. A un certo punto la pioggia diventa ghiaccio e la strada sempre più viscida ed insidiosa.

Le scivolose discese pirenaiche diventano un'incognita per tutti e l'arrivo di Luchon è ancora lontanissimo. In questa atmosfera da incubo, raggiunto Cyrille Guimard sulla cima del Col de Mentè, il Cannibale si tuffa in una discesa da kamikaze, ma Ocaña non molla. Sembra notte. Il nubifragio non dà tregua a quella sfida da cardiopalma e il manto stradale è invaso da un torrente di acqua e fango. Nella discesa dal Col de Mentè, percorsa ad andatura vertiginosa, Merckx sbanda, cade, ma risale subito in sella. Immediatamente dietro, Luis Ocaña, meno abile nelle discese, cade dopo aver centrato un muretto in costruzione e mentre torna a inforcare la bici l'olandese Joop Zoetmelk gli piomba addosso.

Ocaña è steso a terra, ferito. Il calvario è appena iniziato: altri corridori lo investono e finirà in ospedale con due vertebre incrinata e la morte nel cuore. «Mi sono sentito morire. Ho pensato a mio padre, a mia moglie, ai miei figli», dirà poi ai giornalisti accorsi all'ospedale di Saint Gaudens. "Mors tua, vita mea", ma solo fino a un certo punto: il Cannibale coglie l'occasione per passare in testa ma non vuol saperne di indossare la Maglia Gialla a Luchon la sera del dramma, non in quelle circostanze. In quel 1971 ci saranno due vincitori al Tour de France, uno ufficiale - Merckx - e uno virtuale, Ocaña. Il dubbio resterà in eterno.

Due anni dopo Luis Ocaña trionferà a Parigi al Tour, ma manca Eddy Merckx, che nel 1973 non si è schierato al via. Un'assenza che offusca un po' la vittoria dello spagnolo: «C'è sempre qualcuno che mi dice, hai vinto ma lui non c'era». Il Cannibale per Ocaña era un'ombra, un'ossessione, un incubo, tanto che a un certo punto decise di chiamare i suoi due cani con lo stesso nome. «Eddy, vieni a mangiare!», «Eddy, a cuccia!».

Dopo aver appeso la bicicletta al chiodo, Luis diventò opinionista per Antenne 2 e TVE, ambasciatore del ciclismo in Para-

guay e infine viticoltore nella sua tenuta di Caupenne-d'Armagnac insieme alla moglie Josiane. A bordo del furgone dell'azienda perse l'occhio sinistro in un incidente stradale e, a causa delle numerose trasfusioni, contrasse anche l'epatite C. Da quel momento temette di soffrire, come aveva sofferto suo padre, di tumore allo stomaco. Nel frattempo, l'alcol e la depressione stavano logorando quell'anima indomita e irrequieta.

Luis Ocaña in 16 anni di professionismo: 23 vittorie da dilettante, 43 da indipendente e 121 successi tra i professionisti, con il Tour de France 1973, una Vuelta di Spagna, 3 Dauphiné Libéré, due volte la Settimana Catalana, due Giri dei Paesi Baschi, una Volta a Catalunya, tre campionati di Spagna (due individuali e uno a squadre). Queste sono soltanto le più importanti delle vittorie colte tra i Pro oltre a innumerevoli piazzamenti, in gare a tappe, nonché una medaglia di bronzo conquistata ai Mondiali del Montjuich. Un atleta perfetto in bicicletta, un misto di eleganza, stile e potenza.

Lo spagnolo triste che correva come un cane arrabbiato un giorno si sentì male e andò dal medico che gli diagnosticò un tumore al fegato, anche se poi molti sanitari provarono a smentire quella terribile diagnosi. Lui cadde ancora più in basso nelle sue angosce accompagnate da deliri di rovina.

Il 19 maggio del 1994 era un pomeriggio come tanti e Ocaña sarebbe dovuto partire da Mont de Marsan in direzione Bologna per seguire il Giro di Indurain per la televisione spagnola. Il destino e la storia decisero però per un epilogo ben diverso. Ocaña telefonò a Juan Hortelano, l'amico di sempre. «Litigio tremendo con Josiane. La faccio finita». E telefonò anche a Josiane per dirle addio. Terribile: Luis Ocaña s'è sparato alla tempia sinistra. Cosa strana, perché non è mancino.

Erano le 13:30 di una giornata primaverile, il suo corpo rantolante fu scoperto dalla moglie e trasportato all'ospedale. Cessò di vivere alle 16:10. L'autopsia rivelerà una forte dose di alcool nel sangue, il suo corpo sarà cremato. Lasciò scritto che le sue

ceneri fossero sparse tra Francia e Spagna, le terre dei suoi successi e delle sue maledizioni. Al suicidio ci credettero in pochi, tanto meno la madre di Ocaña e i suoi fratelli, che in luglio presentarono una denuncia per omicidio contro ignoti. E non ci credette nemmeno il figlio, Jean Louis, che arriverà a denunciare come sospetta d'omicidio sua madre. La storia diventò sempre più intricata, ma ogni volta i giudici sentenziarono a favore del suicidio.

Luis, prima di quel maledetto giovedì, confessò all'amico Juan di temere che la moglie se ne andasse di casa portando con sé i suoi due figli. Ocaña aveva paura di ritornare un giorno da una trasferta e non trovare più nessuno. Forse per questo quel giorno decise di non partire affatto per l'Italia e intraprendere invece quell'ultimo tremendo viaggio di sola andata.



---

CAPITOLO XVI

**FLAVIO MARTINI**





## IL DILETTANTE PIÙ VITTORIOSO DI TUTTI I TEMPI

Quante storie sono nate attorno al mondo del ciclismo. Quante leggende, quanti personaggi, quante battaglie si sono raccontate, e quante sfide si sono consumate sulla strada dagli inizi ai giorni nostri. Forse perché le storie del ciclismo, il più delle volte, hanno gli stessi ingredienti delle favole, e allora i protagonisti diventano dei supereroi, dei principi coraggiosi o cavalieri di ventura che quasi sempre vincono e - anche nelle sconfitte - ci fanno sognare a occhi aperti. Nel mondo romantico del ciclismo questi personaggi esistono veramente e quello che vorrei farvi conoscere in queste righe ha tutti gli ingredienti dell'eroe leggendario: uno sguardo dolce e due occhietti azzurri che sprizzano bontà, una voce tranquilla e rassicurante.

Dicono sia stato corteggiatissimo dalle donne e che rappresentasse l'amico che tutti avrebbero voluto avere accanto. Bisogna ammettere che il suo fascino e la sua simpatia sono rimasti inalterati. Tanto buono e tanto gentile nella vita quanto strategico, cinico e impietoso in gara: questo è Flavio Martini, il protagonista di questa storia.

Nel Triveneto questo signore è ancora oggi adorato da tutti gli appassionati, ma soprattutto da quelli che l'hanno visto correre e vincere. Le leggende, del resto, rimangono nel cuore per sempre.

Flavio Martini è di Galliera Veneta, classe 1945, 170 centimetri di altezza. Un omino piuttosto piccolo di statura, che quando saliva in bicicletta diventava immenso, maestoso. Basti pensare che rimane tuttora il corridore più vittorioso della storia nella categoria dilettanti con ben 219 vittorie.

### ***Flavio, quando cominciò la sua vita da corridore?***

Cominciai a correre nella categoria allievi e, anche se sembra strano, vinsi la prima gara a cui partecipai a Francenigo di Gaiari-

ne, vicino a Treviso, nel 1959. Quel giorno arrivammo in gruppo, feci la volata a tutta e misi la mia ruota davanti a tutti. Correvo con la società U.C. Giorgione e con loro nella categoria allievi vinsi 20 corse il primo anno, 27 il secondo e 28 il terzo.

### ***E poi?***

E poi una breve parentesi tra gli juniores. Anche lì cominciai a vincere da subito. Era da poco uscito un nuovo regolamento che sanciva la possibilità di passare fra i dilettanti al raggiungimento dei 25 punti, così fui il primo atleta in Italia a passare dilettante di prima serie grazie al punteggio raggiunto.

### ***Da dilettante il suo palmares fu straordinario.***

Non posso negarlo. Ho vinto tantissimo e molte corse prestigiose, a cominciare dal Trofeo Matteotti, la Vicenza Bionde, due volte il Giro del Belvedere, l'Alcide De Gasperi, i giochi del Mediterraneo in Tunisia, il Giro dello Zambia. Insomma, mi sono tolto le mie soddisfazioni.

Devo dire, però, che il mio più grosso rammarico è stato quel mondiale del 1968 a Montevideo, che forse avrei potuto vincere se le cose fossero andate diversamente. I professionisti corsero a Imola con la straordinaria vittoria di Adorni, noi dilettanti invece corremmo in Uruguay. Nella cronometro a squadre vinsi il bronzo per la seconda volta in carriera, ma nella gara individuale nella fuga buona c'era fuori il mio compagno, Vittorio Marcelli, che poi si laureò campione del mondo. Io rimasi dietro a coprire gli attacchi avversari, poi all'arrivo vinsi la volata del gruppo e mi classificai sesto assoluto. Credo che in un arrivo a ranghi compatti me la sarei giocata.

### ***Tra le sue innumerevoli vittorie ce n'è una che ricorda in particolare?***

Sicuramente il Trofeo De Gasperi del 1968. Si partiva da Trento per arrivare a Bassano del Grappa, con in mezzo il passo Bro-

con. All'inizio mi sarebbe bastato vincere il GPM (Gran Premio della Montagna), in quanto in palio al traguardo volante c'era un meraviglioso televisore a colori, una rarità a quei tempi, ma dopo essere transitato per primo in vetta tirai dritto e mi feci 120 chilometri di fuga. Venni ripreso da un manipolo di inseguitori, tra i quali Vittorio Cumino e Giorgio Ghezzi. In volata, però, riuscii a tagliare per primo il primo il traguardo in una delle corse più prestigiose del panorama internazionale.

### ***L'episodio più sfizioso?***

Al Giro dell'Assunta, a Vittorio Veneto, all'ultimo giro ero in fuga da solo. Il gruppo era a più di un minuto quando a un chilometro e mezzo dal traguardo mi si ruppe il telaio a metà, proprio a livello della scatola del movimento centrale. L'ammiraglia era lontana. Mi fermai e chiesi disperatamente in prestito la bicicletta a una signora di passaggio. Inizialmente non ne volle sapere, poi finalmente cedette e io tagliai il traguardo per primo con una bici da donna. I commissari volevano squalificarmi, ma il gruppo prese le mie difese e mi venne assegnata la vittoria che avevo meritatamente conquistato anche se con un finale quantomeno rocambolesco.

La mia vita in corsa è stata piuttosto vivace. Pensate che in una gara a Galliera di Bologna, dov'ero il favorito, in prossimità della volata tutti avrebbero voluto prendere la mia ruota e Gianfranco Trevisan, oggi noto collezionista di biciclette, voleva a tutti i costi prendere la mia scia. Per riuscire a mettersi dietro sopravanzò a suon di spallate, testate ed espedienti vari. Andarono tutti a terra e arrivammo in due: primo Martini, secondo Trevisan. Il resto del gruppo? Non pervenuto.

### ***E poi venne il professionismo.***

Nel 1969 passai professionista con la Gris 2000, una squadra di giovani, e ironia della sorte, 24 ore dopo la firma, mi cercò la Faema. Ricevetti la telefonata di Tino Conti ma ormai avevo fir-

mato e dovetti rinunciare allo squadrone di Eddy Merckx, un vero peccato. Vinsi anche tra i professionisti, comunque.

Per esempio, in una gara a Gorizia misi dietro Dino Zandegù e Adriano Durante, mica roba da ridere. In ogni caso non ero più lo stesso: al ciclismo dei grandi ci arrivai stanco, avevo dato troppo tra i dilettanti. L'anno dopo corsi con la Cosatto Marsicano, alla corte di Vito Taccone, ma gli stipendi erano bassi in quel periodo e io avevo una famiglia da mantenere, così decisi di tornare tra i dilettanti nelle file della Mainetti e vinsi ancora molto. Nel frattempo, facevo anche il collaudatore per la Selle Italia. Se vogliamo proprio dirla tutta, mi allenavo poco anche se in modo intenso. Le distrazioni erano tante e mi piacevano le ragazze, che a quel tempo non mancavano. Se avessi fatto la vita da atleta, magari da professionista, avrei raccolto di più.

La mia carriera finì con un brutto incidente automobilistico che mi costò qualcosa come 27 fratture a una gamba e 12 all'altra, ma non mi diedi per vinto e corsi come amatore riuscendo a vincere ancora un campionato veneto, un campionato italiano e anche un campionato del mondo in Austria a Sankt Johann.

### ***Una vita intensa, signor Martini.***

Decisamente sì, posso ritenermi soddisfatto. Sono stato insignito del titolo di Cavaliere della Repubblica per la mia Olimpiade in Messico nel 1968 e ora sono il pensionato cav. Flavio Martini.

### ***Un ultimo aneddoto?***

Si correva la classica gara denominata Giro dei Tre Ponti in quel di San Donà di Piave. A un traguardo volante, per la troppa veemenza, mi si staccò la tacchetta dalla scarpa sinistra. Allora il mio direttore sportivo, Cesare Pinarello, dopo una frettolosa quanto concitata ricerca di un rimedio, si decise di chiedere una scarpa alla mamma di un ragazzino del luogo che stava guardando dal bordo strada, uno di quei ragazzetti che avrebbero gareggiato al termine della nostra performance tra gli allievi.

La mamma diede il permesso di prestare la scarpa a Pinarello che prontamente me la passò in corsa. Io avevo il 40 mentre lo scarpino era un 42. Ad ogni modo quella corsa la vinsi e quel bambino, il proprietario dello scarpino, ne avrebbe fatta di strada: si chiamava Moreno Argentin. Magari gli ho portato fortuna.





---

CAPITOLO XVII

**ROGER RIVIÈRE**





## LA TRAGICA STORIA DEL CAMPIONE VELOCE E MALEDETTO

Quella che sto per raccontarvi è la storia di un ciclista dal talento puro e cristallino, come pochi altri nel panorama sportivo e umano.

Questa storia, però, è anche forse la più drammatica che il ciclismo stesso abbia lasciato ai posteri e più nello specifico agli appassionati di questo sport. È la parabola di un corridore silenzioso, fatta di vittorie, di trionfi straordinari e di tifosi in delirio, ma è anche una storia triste che si chiude in modo inaspettato e drammatico. Un ciclista maledetto e come quella di tutti gli eroi maledetti la sua è una storia piratesca, tanto esaltante quanto dolorosa. È la storia di Roger Rivière, un corridore francese ricco di charme ed eleganza, spavaldo e sicuro di sé, con addosso tanta classe e tanto fascino. Chissà dove sarebbe arrivato Roger se il destino non gli avesse giocato quel tragico brutto scherzo? Perché la sua straordinaria avventura - di uomo e di campione - finì a soli ventiquattro anni in un burrone durante il Tour de France del 1960. Ma andiamo con ordine.

La storia ha inizio il 23 febbraio del 1936, il giorno della sua nascita in un sobborgo di Saint-Étienne, nella regione del Rodano a Sud-Est della Francia. Quella dei Rivière è una famiglia benestante. Il padre possiede un'officina e lavora come cromatore e lucidatore di telai di biciclette. In famiglia si respira ciclismo da sempre e la sua passione da bambino è quella di collezionare figurine, biglie e tappini che raffigurano i campioni delle due ruote. La prima bicicletta arriva verso i dieci anni, ma lui gioca a calcio fino all'età di sedici, quando si tesserà come ciclista amatore per il Vélo-Club Stéphanois e di lì a poco arriva la prima vittoria al Grand Prix des Canuts. Nel frattempo il ragazzo continua a studiare e prende il diploma di meccanico di precisione.

Lavora come attrezzista e nel fine settimana partecipa alle gare. Tutte le mattine per recarsi al lavoro si scala in bicicletta il Col de la Republique e al pomeriggio si allena in pista, sul velodromo vicino a casa. Promette bene il ragazzo, a livello locale vince tantissime corse, sia su strada sia su pista, e viene ingaggiato dal Saint-Étienne-Cycle. Nel 1955 arriva secondo ai campionati nazionali di inseguimento e firma un ingaggio di 15 mila franchi per una sfida tra stradisti e pistard al Parco dei Principi, nel quale si scontra con stelle del calibro di Jacques Anquetil e André Darrigade. Nel 1956 vince il titolo nazionale amatori di inseguimento e decide così di lasciare il lavoro per passare al professionismo a tempo pieno nelle fila della Saint-Raphaël-Gémiani.

## UNA FORZA DELLA NATURA

Rivière è una vera forza della natura nelle prove a cronometro e su pista. Nel '56 vince il campionato nazionale francese di inseguimento professionisti, battendo proprio sua maestà Jacques Anquetil. Nell'agosto del 1957 indossa la prima maglia iridata dell'inseguimento, battendo allo Stade Velodrome di Rocourt, alle porte di Liegi, quel Guido Messina che era per tutti il favorito numero uno della specialità, tanto che gli allibratori non accettavano più scommesse sull'italiano. A far saltare il banco ci pensò Rivière che, dopo avere eliminato l'azzurro in semifinale, trionfò nella finale contro il connazionale Albert Bouvet.

Forte di questa vittoria, il 18 settembre del 1957, sul parquet del Vigorelli, frantumerà il record dell'ora di Baldini, percorrendo 530 metri in più del treno romagnolo. A seguito di questa prestazione, la stampa francese organizza una sfida (strapagata) tra i tre recordmen dell'ora attivi all'epoca: Anquetil, Rivière e Baldini. I tifosi sono in visibilo. Roger vincerà l'incontro e si farà conoscere al mondo intero per la sua classe e per la sua eleganza nel gesto atletico.

L'anno dopo, nel 1958, Rivière vuole migliorarsi con un nuovo tentativo sull'ora e diventa il primo uomo in grado di abbattere il muro dei quarantasette chilometri all'ora, fermando il cronometro esattamente a 47,347 chilometri nonostante una foratura l'avesse penalizzato di un giro, meritandosi così l'ammirazione sincera di un altro fenomeno del pedale, Fausto Coppi, pure lui a suo tempo detentore del primato e presente nell'occasione per incoraggiare colui che ha tutte le carte per diventare un nuovo campionissimo. Rivière è sfrontato. Si è preso l'abitudine di dichiarare i suoi successi, che poi infatti arrivano puntualmente, e alla gente piace così. È amato da tutti per essere un campione e un uomo autentico. Non si atteggiava da divo come tanti ciclisti di allora, è sempre disponibile per una foto, per un autografo o per una battuta con i tifosi.

Nel 1959 annuncia al mondo di volere vincere il secondo titolo iridato a inseguimento e naturalmente senza troppa difficoltà centra l'obiettivo al Parco dei Principi di Parigi, superando i due azzurri Leandro Faggin e Franco Gandini. Appena giù dal podio non perde tempo e annuncia di voler vincere le classiche monumento e il Tour de France. Alla Vuelta a España, intanto, dà filo da torcere a Federico Martin Bahamontes e a Charly Gaul, vincendo due tappe di montagna e battendoli proprio sul loro terreno naturale.

Arriva poi il Tour de France. La nazionale francese è un'autentica corazzata ma a spuntarla sarà l'Aquila di Toledo, Bahamontes, in virtù di una guerra fratricida tra Anquetil e lo stesso Rivière, che si temono e si ostacolano a vicenda favorendo inevitabilmente lo spagnolo. Anquetil arriva terzo e Rivière quarto, giù dal podio per soli 12 secondi, con la magra consolazione di aver battuto il rivale sia nella cronometro di Nantes che in quella di Digione. In un'intervista a caldo, però, manderà un messaggio piuttosto velenoso al mondo del ciclismo ma soprattutto agli avversari: «L'anno prossimo il migliore sarò io!».

## IL TRAGICO 1960

Nel frattempo arrivano un altro titolo iridato su pista e diverse altre vittorie, ma a questo punto quello che gli interessa è il Tour de France del 1960. Jacques Anquetil decide di non parteciparvi: è troppo stanco dopo avere vinto il Giro d'Italia, per soli ventotto secondi su Nencini, grazie a una scalata al cardiopalma sul Passo Gavia nel giorno dell'odissea di Imerio Massignan. Rivière, comunque, non ha dubbi, e lo ripete chiaro e forte già alla partenza del Tour che quell'anno inizia a Lille, nel Nord della Francia: «Vinco io!». In effetti, come da copione, si impone nella prima frazione a cronometro rifilando più di mezzo minuto al rivale annunciato, Gastone Nencini.

È davvero scatenato, Roger, in quella prima parte del Tour. Non guarda in faccia a nessuno, neppure ai suoi compagni di squadra, e nella sesta tappa da Saint-Malo a Lorient, sulle strade della Bretagna, attacca in pianura all'improvviso, quando mancano ancora più di cento chilometri al traguardo. Quella che a prima vista sembra una tattica suicida si rivela poi vincente. D'istinto, lo seguono Nencini, il belga Adriaensens e il tedesco Junkermann. La Maglia Gialla è sulle spalle del francese Anglade, ma Rivière quel giorno non se ne cura più di tanto. Tira solo lui in quella fuga, per poi battere allo sprint gli avventurieri di giornata, aggiudicandosi la tappa. Il gruppo arriva a Lorient con un quarto d'ora di ritardo, con tutti già finiti fuori gioco. La vittoria finale se la sarebbero giocata Rivière e Nencini sui Pirenei, sulle Alpi ma anche a cronometro.

Sui Pirenei il francese ha però una leggera flessione, forse una crisi dovuta a disidratazione, e si ritrova a un minuto e trentotto secondi da Nencini, che nel frattempo ha conquistato la vetta della classifica generale. In programma ci sono ancora una cronometro di ottantatré chilometri e poi le Alpi. Il toscano sa che contro il tempo Rivière è imbattibile mentre in salita si equivalgono, pertanto l'unico modo per staccare il francese è quello di

attaccarlo in discesa. Nencini su questo terreno è dannatamente spericolato, tecnicamente perfetto e con un coraggio da leone, praticamente il migliore.

Domenica 10 luglio 1960 va in scena il dramma. Dopo una giornata di riposo, i ciclisti affrontano la tappa che da Millau porta ad Avignone, col Tour che sta prendendo la direzione delle Alpi. Dopo cinquantacinque chilometri si affronta una tortuosa e infida discesa giù dal Col de Perjuret - un colle di per sé privo di grosse difficoltà per i protagonisti della corsa - quando Nencini si lancia in picchiata tra i tornanti, uno dopo l'altro, a ogni curva rischia forte, rasenta la montagna, si piega, si lancia, frena quel poco per non saltare nel baratro e rilancia con potenza e cattiveria a ogni curva. Anche solo provare a stargli dietro sarebbe un azzardo da incoscienti, ma Rivière non può permettersi di lasciarlo andare e così prova a inseguirlo. Non è facile tenere la ruota di Nencini in discesa, tanto che Raphael Geminiani in quell'occasione disse: «L'unica ragione per voler seguire Nencini in discesa è desiderare di morire».

Il Perjuret non è molto lungo né molto ripido ma piuttosto sinuoso, con curve secche e strette. Proprio in una di quelle curve, Rivière perde il controllo della sua bicicletta, si scontra con un muretto e vola fuori strada, precipitando venticinque metri più in basso sopra dei rami che ricoprono il greto del fiume.

Il compagno di fuga Louis Rostollan sente il botto dell'impatto, si gira, si ferma, risale la strada e allerta i soccorsi. Nessuno aveva visto la caduta e il gesto di Rostollan probabilmente salverà la vita a Rivière, che nel frattempo non riesce a muoversi. Così viene caricato su un'ambulanza e portato in una zona non coperta da vegetazione dove viene issato su un elicottero e trasportato all'ospedale di Montpellier. La diagnosi è la frattura di alcune vertebre dorsali.

## LA CADUTA E IL BUIO

Mentre Gastone Nencini va a vincere agevolmente quel Tour del 1960, Rivière, adagiato e sofferente in un lettino d'ospedale, non vuole rassegnarsi a una vita da invalido. Attorno a questa storia nacquero poi diverse leggende, sussurri e malignità, una tra tutte sulla decisione dei medici di non intervenire chirurgicamente, dando poca importanza alla gravità del trauma. Si scoprirà poi che questa fu una scelta sbagliata, poiché le vertebre fratturate danneggiarono irreversibilmente il tessuto nervoso della spina dorsale, quando invece con un intervento la storia di Roger Rivière forse sarebbe stata diversa.

Beppe Conti nel suo libro *Glorie e tragedie* racconta le parole del telecronista e scrittore Jean-Paul Olivier che sostenne una tesi alquanto ardita su come fece il francese a finire in quel burrone: «Rivière, nelle giornate decisive in cui voleva attaccare, prendeva un prodotto molto forte, un analgesico, il Palfium, per non avvertire dolore quando la fatica si faceva tremenda. Ma quel prodotto, fra gli effetti collaterali, in certi casi non dava più sensibilità alle dita delle mani. E Roger non riuscì più a frenare. È questa l'amara realtà».

Lo stesso Beppe Conti riporta il racconto del professor Peracino, confidente e amico dei campioni: «Fu tutta colpa di Nencini se Rivière andò nel burrone. Ma ti spiego perché. Il giorno precedente, una giornata di riposo, la sera a tavola Gastone mangiò come un maialino, non sto a dirti quanto. Mangiò e bevette il giusto, col suo fiasco di Chianti sempre in tavola. Io invano cercai di frenarlo, sino a dirgli che il giorno dopo, in caso di problemi di stomaco, avrebbe dovuto arrangiarsi. E lui in effetti stette male la notte. Al mattino non ebbe neppure il coraggio di venire da me e andò all'ambulanza del Tour a chiedere pasticche per digerire. I francesi lo videro e diedero l'allarme, la Maglia Gialla stava male, bisognava attaccarlo già nella fase d'avvio della tappa, sfruttando anche il caldo torrido del "midi". E così fecero. Ma Nencini con quelle pasticche digerì e

accettò la sfida. Era un discesista folle, bravissimo. Rivière volle seguirlo e finì nel burrone».

In ogni caso, dopo parecchi mesi di riabilitazione, Rivière tornò in qualche modo a camminare, ma con la mobilità delle gambe notevolmente ridotta, tanto che non fu più in grado di risalire in bicicletta, anzi per dirla tutta trascorse il resto dei suoi giorni su una sedia a rotelle. Cercò di rifarsi una vita, ma le cose non andarono affatto per il verso giusto.

Nella sua Saint-Étienne aprì un ristorante dal nome suggestivo, Vigorelli, in ricordo dei suoi record sulla magica pista milanese. Ma gli affari andarono davvero male e gli amici, anche quelli a lui più vicini, gli voltarono le spalle. Il ristorante fallì e così decise di prendere in gestione un campeggio estivo. Aprì poi un concessionario di automobili, quindi un altro bar a Ginevra e una discoteca sempre a Saint-Étienne. Tutte queste attività, una dopo l'altra, furono costrette a chiudere per bancarotta, dato che Rivière non era capace di gestirle, ma soprattutto aveva sviluppato una dipendenza da quel dannato Palfium, un antidolorifico più potente della morfina, che Rivière arrivava ad assumere fino a sette volte oltre alla dose giornaliera suggerita.

Nel 1967 venne processato assieme ai tre medici che gli avevano prescritto l'analgescico in violazione delle norme a riguardo (per ottenerlo in modo legale ci volevano due prescrizioni, di cui la seconda a scadenza di una settimana l'una dall'altra). Nel 1972 venne coinvolto nel processo a una banda di malfattori che avevano rapinato la stazione di Arles. Passa due notti in prigione, viene interrogato e alla fine condannato, ma rimesso subito in libertà per via dei suoi problemi di salute. Verrà poi prosciolto in appello anche se questa resta una gran brutta storia.

Nel frattempo, l'abuso ininterrotto di Palfium gli causa una sorte di strana raucedine e nel 1975 gli viene diagnosticato un cancro alla laringe. Roger viene operato per l'asportazione di una parte delle corde vocali e sottoposto a diversi cicli di chemioterapia, ma la sera del primo aprile del 1976, mentre guarda la partita

di calcio del suo Saint-Étienne, all'improvviso chiude gli occhi per sempre e si spegne.

Il caso di Rivière è stato per anni al centro delle polemiche sul doping, in quanto all'arrivo all'ospedale di Montpellier, il giorno della caduta, gli vennero trovate nelle tasche della maglia due blister di farmaci, uno di anfetamine e uno proprio di Palfium. Il direttore sportivo della nazionale francese, Marcel Bidot, dopo la morte di Rivière, confessò di sentirsi in colpa "per aver chiuso gli occhi" sugli evidenti abusi di Rivière, soprattutto per i suoi rapporti con Julien Schramm, massaggiatore noto per essere un "distributore" di sostanze dopanti.

La vita di Roger finì così, quando il suo corpo si arrese definitivamente al vento della sfortuna, contro cui non poté nulla nemmeno l'uomo del record dell'ora, e raggiunse quella sua stessa anima volata via sedici anni prima, quel 10 luglio del 1960 giù dal Col de Perjuret. Aveva da poco compiuto quarant'anni.



---

CAPITOLO XVIII

**MARIO BECCIA**





## IL RAGAZZETTO IRRIVERENTE

Venerdì 20 maggio 1977, parte la sessantesima edizione del Giro d'Italia con un prologo a cronometro e la frazione è quella che va da Vacule a Monte e'Proceta (così si dice in lingua madre). Stiamo parlando dei sette chilometri e mezzo che dividono Bacoli da Monte Procida, una frazione che regala la Maglia Rosa a Freddy Maertens, campione del mondo in carica della prova in linea in quel di Ostuni qualche mese prima.

Tutto potranno dire i posteri di questo giro tranne che si sia trattato di un giro noioso, anzi tutt'altro, a cominciare dalle cadute che a quanto pare di questi tempi sono tornate di moda.

Prima tappa e prima vittima, Roger De Vlaeminck si ritira causa tendinite, ritiro dal Giro e stagione compromessa.

Alla quarta tappa, durante la notte, ignoti rubano le biciclette alla squadra Bianchi, compresa quella di Gimondi, mentre Polentier chiama il medico perché vuole ritirarsi a causa di violenti capogiri. Più avanti si scopriranno molte cose a proposito di quei "giramenti di testa".

Alla quinta frazione s'impone per distacco Mario Beccia, un ragazzino dagli occhi azzurri di quelli che fanno male quando ti guardano e fanno male pure le sue rasoiate in salita. Il giovanotto corre per la Sanson di Moser, lui è un debuttante, ma teniamolo temporaneamente in sospenso questo discorso, lo riprenderemo più avanti.

Allora, vittoria di Beccia e Maglia Rosa al capitano Moser, ma all'indomani, alla sesta frazione, il gruppo decide di scioperare contro Torriani per via di una scelta di alcune strade che i ciclisti ritengono troppo pericolose. Comunque Maertens, da buon opportunista, ne approfitta vincendo le due semitappe di giornata e vincerà anche il giorno dopo a Forlì.

Tappa numero otto, dramma sfiorato. Maertens e Van Linden

rischiano di rompersi la testa. A cinquanta metri dal traguardo cadono rovinosamente. Risultato: frattura del polso per Freddy e commozione cerebrale per Van Linden; ritirati entrambi e frazione vinta da Basso, che riuscì a schizzare come un funambolo tra i due capitombolati.

Moser perderà la maglia Rosa a Cortina, a favore di Pollentier nella tappa vinta da Perletto, e si arrabbia con Beccia che, a dir suo, non sarebbe stato agli ordini di scuderia, attaccando quando non era il caso e mettendo in difficoltà lo stesso Moser.

A Pinzolo, Francesco perde definitivamente il giro, proprio sulle strade di casa. La causa è la sua stessa tattica di gara a dir poco suicida in quanto, anziché lasciare a Pollentier il peso dell'inseguimento sul fuggitivo Vandi, decide di mandare in fuga Bortolotto e Beccia, ma una volta ripresi i due Sanson, partono Baronchelli e Pollentier. Per Moser significa resa definitiva e mortificante, proprio in mezzo alla sua gente.

Alcuni tifosi del trentino insultano e sputano addosso a Baronchelli e picchiano altri ciclisti della Scic. Gibi con grande stile, una volta sul palco risponde gettando dei fiori alla folla.

Alla penultima tappa, Pollentier vince anche la cronometro e la classifica generale del Giro d'Italia del 1977.

Waldemaro Bartolozzi, l'allora direttore della Sanson, dirà in un'intervista: "Ma come fa ad andare così quello là?"

Beh, in effetti la domanda aveva un suo senso. Pollentier era piccolo, sgraziato, pochi capelli in testa e le vene varicose alle gambe. Aveva una pedalata bruttissima, i gomiti larghi e gambe ancora più larghe, ma tanta, tanta potenza... e pensare che era partito come gregario di Maertens. Beh, anche il capitano andava forte prima del capitombolo. Del resto, sette tappe vinte in otto giorni non sono mica roba da ridere, e poi che dire di quelle improvvise e violente vertigini?

Per farla breve, al Tour dell'anno successivo Pollentier in maglia di campione belga, durante un controllo antidoping insospettì i medici così tanto che lo perquisirono, rilevando un

preservativo pieno di urina “pulita” tenuto sotto l’ascella e collegato ai genitali tramite un tubicino di gomma. Ecco svelato il mistero di tanta forza.

Facciamo però un passo indietro e torniamo da quel ragazzo che vinse la quinta tappa, Mario Beccia, per gli amici Mariolino. In quel giro vinse la maglia bianca di miglior giovane, anche la maglia stessa era giovane, difatti fu introdotta soltanto l’anno prima e se l’aggiudicò il romagnolo Alfio Vandì.

Mariolino, classe ’55 è nato in Puglia e tuttora vive a Crocetta del Montello, in provincia di Treviso. Un’ottima carriera tra i dilettanti e da professionista fu un corridore meraviglioso, forte in salita e sul passo, senza tattiche, senza regole, coraggiosissimo, a volte ingenuo, ma sempre divertente.

Le sue non erano sterili fiammate ma vere cavalcate verso il traguardo e questo il gruppo lo sapeva e non gli concedeva niente, perché fu subito battezzato come un rompiscatole. Pertanto, quando partiva Beccia bisognava andarlo a riprendere... per forza.

Dino Zandegù, che è stato suo direttore per diversi anni, ha dichiarato: «Beccia è stato un pedalatore onesto, meraviglioso, un esempio per tutti. Non accettava compromessi di alcun genere, possedeva il carattere del vero combattente. Sono tante le corse in cui le sue fughe sono terminate a cento metri, anche meno, dall’arrivo. Ancora oggi, quando lo incontro, mi viene spontaneo un abbraccio.»

Riuscì nonostante tutto a vincere quattro tappe al Giro d’Italia, il Giro dell’Emilia ’77, il Giro della Svizzera ’80, La Freccia Vallone ’82 e il prestigioso poker d’affermazioni nell’84: la terza tappa alla Tirreno-Adriatico, il Giro dell’Umbria, il Giro dell’Appennino e la Milano-Vignola.

Alla Milano-Sanremo del 1986, Mario Beccia tenta il colpaccio, e a cinque chilometri dal traguardo, sulle ultime rampe del Poggio, Mario attacca deciso, frantumando il gruppo e trascinandosi a ruota i soli Sean Kelly e Greg LeMond, non riuscendo a fare il vuoto perché “bloccato” dalle moto.

Sventura vuole che l'irlandese e l'americano siano più svelti di lui in volata, e allora Beccia, fedele fino in fondo al suo personaggio che mai si dà per vinto, azzarda l'allungo all'ultimo chilometro, venendo infine stoppato e dovendosi accontentare della terza piazza.

Al momento dell'intervista di Adriano De Zan, Mario Beccia si lamentò in diretta tv alla presenza del patron Vincenzo Torriani, che non amava le critiche, tanto da risponde arrogantemente per le rime "raglio d'asino non sale in cielo!". Tutto questo in eurovisione.

Si sarebbe meritato senza dubbio molto di più il coraggioso Beccia, ma fu troppo caro il prezzo che dovette pagare per il suo ribellarsi alle gerarchie e ai voleri dei senatori in gruppo.



---

CAPITOLO XIX

**WLADIMIRO PANIZZA**





## IL GREGARIO FEDELE E IL SOGNO INFRANTO SULLO STELVIO

Il gregario è un uomo umile, forte, lucido, generoso.

È un atleta consapevole di essere lì solo per aiutare il capitano a vincere, per proteggerlo dal vento. Il gregario tira il gruppo per il suo capitano, gli sta vicino per tenerlo fuori dai guai, gli dà la sua ruota perché l'ammiraglia è ancora lontana.

Il gregario è colui che fatica nell'ombra per far vincere un altro, non viene celebrato negli almanacchi e in pochissimi lo ricorderanno. Un ritratto che pare ricalcato sulla figura di un corridore che ha iniziato la sua carriera negli anni '60: Wladimiro Panizza, uno che per questo sport darà tutto. Panizza è stato un gregario di lusso, un gregario che qualche bella gara però l'ha pure vinta.

Il padre Angelo è un partigiano comunista e quell'inverno del 1944 lo trascorre nascosto tra le montagne a combattere, con in testa quel suo figlio che sarebbe dovuto venire al mondo di lì a pochi mesi. Angelo sognava per lui un mondo più libero e intanto nei boschi della Linea Gotica si sparava giorno e notte.

Il 5 giugno del 1945, a guerra finita, nasce a Fagnano Olona il figlio quartogenito del partigiano Angelo Panizza che si chiamerà Wladimiro in onore di Lenin. Tutti lo chiamano Miro e del partigiano ha preso la tempra e la combattività.

Se ne accorge da subito Enzo Negrelli, di professione fruttivendolo, ma anche storico presidente dell'Unione Ciclistica Cassanese, che rimane estasiato nel vedere il piccolo Panizza affrontare tutti i giorni con la sua bicicletta le collinette della zona per recarsi al lavoro. Negrelli gli parla, lo convince e così Miro approda al ciclismo nelle categorie giovanili.

Miro ha un fisico asciutto e leggero, è uno scalatore puro, è piuttosto burbero e pure brontolone, ha un carattere coriaceo e

battagliero. Non molla mai, il ragazzo è forte, ma ha imparato a essere modesto, perché sa bene che la vita di quelli che non nascono campioni è avara di soddisfazioni e qualche volta è pure beffarda. Come nel Giro del '67, il suo esordio nella corsa rosa a ventidue anni, quando Miro alla tappa delle mitiche tre Cime di Lavaredo era primo a pochi metri dal traguardo «e poi a quattrocento metri dall'arrivo», disse «arrivano i campioni: spinte, attaccati alle moto, ero talmente scioccato quando sono arrivato al traguardo che piangevo e ai giornalisti gli davo risposte cattive». Queste furono le parole di Panizza qualche tempo dopo. C'era ancora tanto amaro nella testa e nel cuore, la tappa fu un triste capitolo di quel Giro d'Italia passato alla storia come “le montagne del disonore”.

Una tappa annullata perché i capitani, stremati dalla fatica e dalla tormenta di neve, erano arrivati al traguardo grazie alle spinte di tifosi troppo zelanti. In quella tappa annullata il nome di Panizza non comparirà mai, nessuno ricorderà più quella fuga epica. Patron Torriani, influenzato da Sergio Zavoli, fu categorico: quella tappa non era mai esistita, e la prima vittoria da professionista di Panizza venne così demolita.

## UN GREGARIO IN ROSA

Uno dopo l'altro gli anni passano inesorabilmente e Panizza sugli almanacchi continua a non finirci mai, finché si arriva al 1980. Sono passati tredici anni dal suo esordio e Wladimiro non è più il più giovane del gruppo, anzi, è diventato il più anziano. Ma gli anni non pesano sulle gambe del vecchio gregario e a sorpresa il 29 maggio, nella quattordicesima tappa da Foggia a Roccaraso, Miro si ritrova a battere per la Maglia Rosa.

L'avversario di Panizza quel giorno non è uno qualunque, bensì un mostro sacro del ciclismo dell'epoca, il francese Bernard Hinault, soprannominato il Tasso per la tenacia e la combattività,

ma anche per l'astuzia e l'accortezza con cui sa gestire le corse.

Il bretone disse un giorno: «Prima della partenza conoscevo già Panizza, l'avevo incrociato in diverse competizioni, come la Milano - Sanremo o altre corse a cui partecipava anche lui. Non avrei mai pensato che sarebbe stato il mio principale avversario al Giro d'Italia del 1980».

Sulla salita che porta a Roccaraso, Hinault attacca. L'andatura del francese manda fuori giri tutti i pretendenti alla Maglia Rosa: Saronni, Prim, Moser e Baronchelli... tutti, ma non Panizza. Ligio fino in fondo alla sua storia di gregario, però, Panizza non vuole abbandonare il suo capitano Saronni.

Miro chiede a Beppe che cosa fare e Saronni gli risponde: «Se stai bene vai».

Il piccolo scalatore allora fa la sua corsa e rimane incollato alla ruota di Hinault. I due rimangono appaiati, nessuno riesce a tenere quel passo, è un testa a testa fra l'italiano e il francese e sul traguardo di Roccaraso a spuntarla è Hinault, ma per Miro Panizza c'è il premio atteso da una vita: a trentacinque anni suonati indossa e bagna di lacrime la sua prima Maglia Rosa.

Piangeva sul palco, piangeva nel dopocorsa con De Zan e in albergo, piangeva con tutti. Tredici lunghi anni ci sono voluti, e poi il sogno si è avverato.

Il figlio Massimiliano è spaventato quando vede suo padre piangere in televisione e la mamma in lacrime sul divano. Era frastornato il piccolino, del resto l'emozione era enorme.

Nei giorni successivi, poi, il piccolo scalatore varesino si è comportato come un leader vero e gestiva la squadra dalla corsa come non lo avevano mai visto fare a un corridore come lui.

Probabilmente vestire la Maglia Rosa ed essere leader di una squadra a Panizza ha dato una convinzione e una forza che nemmeno lui sapeva di avere. Passa una tappa, ne passa un'altra e un'altra ancora e Panizza è sempre lì, incollato alla ruota di Hinault, a difendere il suo sogno con il simbolo del primato cucito sulla pelle.

## TAPPA DOPO TAPPA

Nella diciottesima tappa che va da Sirmione a Pecol, la strada finalmente inizia ad arrampicarsi sulle Alpi. Sarà il primo dei tre tapponi dolomitici in programma e Giovanni Battaglin tenta subito la fuga.

Panizza e Hinault si lanciano al suo inseguimento. I due salgono fianco a fianco, pedalata su pedalata.

Miro è sempre più determinato: cominciava a convincersi di volerlo vincere sul serio quel Giro e l'illusione si stava facendo speranza e la speranza è un motore formidabile che sembra spingere Panizza sempre più in alto tra quelle montagne, fino a portarlo alla più impensabile delle imprese, ovvero staccare Bernard Hinault.

Ora alla ribalta del Giro c'è un uomo che guadagna simpatie con la sua semplicità, un uomo alle prese con i problemi e le difficoltà della vita vera, specie ora che gli anni cominciano a pesare sulle spalle e il tempo delle corse sta per finire.

In quel periodo Miro stava studiando per conseguire il diploma di terza media, perché gli serviva e anche per un fatto di orgoglio personale, e ogni tanto qualche compagno piombava in camera per controllare se stesse studiando, minacciando in caso contrario di riferirlo alla moglie Mariarosa. Insomma, i libri di notte e le salite di giorno. La salita che i corridori devono affrontare venerdì 5 giugno è leggendaria: il passo dello Stelvio, che con i suoi 48 tornanti e le sue mura di ghiaccio e neve è la cornice più suggestiva per il duello finale tra Panizza e Hinault.

Miro, sulla parte più dura dello Stelvio, ha provato a forzare l'andatura per vedere come stava il francese, ma Hinault stava bene e aveva fatto fare al varesino gran parte del lavoro. Strada facendo, senza accorgersene, il povero scalatore lombardo si era letteralmente spompato, una tattica suicida che il francese gli lascia attuare.

Furbo come sempre, Hinault non ha ancora svelato le sue car-

te e intanto ha mandato in avanscoperta un suo compagno di squadra, Jean René Bernaudeau, per poi lanciare sulle rampe più dure il suo attacco alla Maglia Rosa.

Queste furono le parole di Hinault a proposito di quel giorno: «Quando sono passato all'attacco e l'ho superato, mi sono girato una o due volte per vedere se mi stava seguendo e mi sono reso conto che era in difficoltà. A quel punto ho capito che dovevo attaccare ancora e alla fine lui si è arreso». Bernard Hinault quel giorno si è dimostrato campione due volte: conquistando la Maglia Rosa e lasciando il successo parziale al compagno Bernaudeau.

## UN BRUSCO RISVEGLIO

Il sogno di Panizza è finito e il duro risveglio trasforma il mite corridore, che scaraventa via la borsa e la Maglia Rosa con la moglie lì vicino, arrivata a Sondrio per vederlo: «Adesso questa maglia te la puoi tenere e lavarci il pavimento», dice arrabbiatissimo.

Due giorni più tardi, sulla passerella finale del Giro a Milano, Panizza è già tornato quello di sempre.

De Zan al microfono gli chiederà: «Cos'è cambiato in te in questo mese? Tuo figlio sarà orgoglioso, a scuola verrà promosso con 10 di media!». Panizza risponderà: «Mah, anch'io ho un esame questa settimana, ho l'esame di licenza media, il diploma mi serve per un domani ormai prossimo».

Una settimana da capitano in una vita da gregario, ma una volta sceso di bicicletta Panizza non smetterà di donarsi agli altri, fino alla fine, fino a quel 21 giugno 2002, il giorno in cui Miro si spegne per un'embolia a soli 57 anni. Un piccolo grande uomo dotato di una generosità immensa.

Una vita dedicata al ciclismo e ai suoi capitani, che rispondono al nome di Felice Gimondi, Francesco Moser, Giuseppe Saronni, solo per ricordarne alcuni.

Ma l'ultimo nobile gesto, dopo che la sua anima ha lasciato

questa terra, è stato quello di aver donato le sue cornee. Ci piace pensare che quegli occhi che hanno sempre saputo guardare chi gli stava vicino possano ancora brillare e ammirare da lontano le montagne del Giro che lui tanto amava.



---

CAPITOLO XX

**GAP 1972**





## BITOSSI E MIO PADRE

Correva l'anno 1972, l'economia non girava più come prima durante il boom economico, anzi, si cominciava a respirare in lontananza un'aria di *austerità*, e poi il marasma del Sessantotto aveva lasciato in noi italiani tanta confusione, incertezza, rabbia e una voglia non ben definita di riordino. Siamo pure agli inizi degli anni di piombo, un periodo piuttosto difficile, un decennio drammatico, per non dire addirittura tragico e per molti versi piuttosto violento.

Anche gli Oscar del cinema di quell'anno sembravano rispecchiare un clima assai poco sereno: il premio come miglior film andò a "*Il braccio violento della legge*", che prevalse su "*Arancia meccanica*", pensate un po'.

La rabbia e la follia di quel 1972 si potrebbero rappresentare in quel gesto folle a opera di un ragazzo ungherese, naturalizzato australiano che rispondeva al nome di László Tóth: alle 11.30 del 21 maggio, dopo avere scavalcato una balaustra nella basilica di San Pietro, colpì ripetutamente con violenza, la statua della Pietà di Michelangelo, deturpandone il volto e facendo cadere a terra il braccio, usando un martello appuntito da geologo... tutto questo accompagnato dalle sue dichiarazioni urlate, del tipo: «Cristo è risorto! Io sono il Cristo!».

E poi ci furono le Olimpiadi, quelle di Monaco di Baviera, quelle macchiate dal sangue, quelle in cui un commando dell'organizzazione terroristica palestinese denominata Settembre Nero, irruppe negli alloggi degli atleti israeliani al villaggio olimpico, uccidendo subito due atleti che avevano tentato di opporre resistenza e prendendo in ostaggio altri nove membri della squadra olimpica di Israele. Un successivo tentativo di liberazione da parte della polizia tedesca portò alla morte di tutti gli atleti sequestrati, di cinque *fedayin* e di un poliziotto tedesco.

E per non farci mancare nulla, in Italia la mafia fu protagonista in molte “salse”: a Roma viene presentato il film *Il Padrino* e in Brasile viene arrestato il boss Tommaso Buscetta.

Un anno particolare dunque, duro e drammatico e io, che all'epoca ero solo un bambino, ricordo che nella gente che mi circondava, nonostante tutto, c'era tanta voglia di emozioni e di storie belle.

Alla radio e nei jukebox si ascoltava “*Imagine*” di John Lennon, “*I giardini di marzo*” e “*La Canzone del sole*”. Il festival di Sanremo lo vinse un giovane Nicola Di Bari con “*I giorni dell'arcobaleno*”, e in tivù Massimo Ranieri spopolava con “*Erba di casa mia*”.

Il campionato di calcio lo vinse la Juventus che era ed è la mia squadra del cuore e per la prima volta un arbitro, nella fattispecie il signor Concetto Lo Bello, ammise un proprio errore commesso poche ore prima nella partita Juventus-Milan... cosa mai accaduta prima di allora.

Arriviamo però al nocciolo del nostro racconto: avevo sei anni, era domenica, la prima di quel torrido agosto, e subito dopo pranzo vidi mio padre che invece della solita pennichella, si stava organizzando per piazzarsi davanti alla televisione, spostando l'enorme poltrona in modo da stare più comodo davanti all'apparecchio.

Mi venne il sospetto che stesse accadendo qualcosa di importante, così che presi una poltroncina anch'io e mi sedetti accanto a papà, chiedendogli cosa stessimo per guardare di così tanto speciale. Mio padre mi rispose con aria fiera: “Oggi ci sono i mondiali di ciclismo”.

Quel giorno ho scoperto che in Francia, c'era e c'è tuttora una città che si chiama Gap, si trova a Sud-Est, in Provenza. L'ho saputo grazie a mio padre e al signor Adriano De Zan che si era appena collegato per la telecronaca del campionato del mondo di ciclismo su strada con accanto Vittorio Adorni al commento tecnico.

La stagione ciclistica fino a quel giorno era stata piuttosto monocolora, ovvero, quasi tutta consumata nel nome di Eddy

Merckx: il belga aveva vinto la Milano-Sanremo, il Giro d'Italia e il suo quarto Tour de France.

Intanto a Gap stava iniziando il Mondiale dei professionisti. Faceva un caldo terribile. Il circuito non era tanto selettivo e Davide Boifava si rese subito protagonista di una fuga a lunga gittata, obbligando belgi, francesi, olandesi e spagnoli a inseguire. Comunque la voce di Adriano De Zan era tranquilla, i giri scorrevano a dir poco noiosamente l'uno dopo l'altro e i chilometri erano ancora tanti. Mio padre tendeva ad appisolarsi e francamente pure io.

Un circuito soporifero, insomma, o quasi, per una domenica interminabile, davanti alla tivù: ma all'ultimo giro ecco il sussulto, sette corridori andarono in fuga. Ricordo i nomi degli attaccanti in quel finale di gara: Cyrille Guimard che illudeva i francesi, con lui c'erano Marino Basso, Michele Dancelli, Leiff Mortensen, Franco Bitossi, Joop Zoetemelk e naturalmente lui, sua maestà Eddy Merckx... ok, andata, la fuga era quella buona.

A quattro chilometri dall'arrivo, Guimard tentò un attacco. Bitossi lo seguì, quasi a stopparlo. Guimard, però, insistette e i due se ne andarono da soli.

A un chilometro e trecento metri dalla fine, il francese rallentò sfinito: Bitossi, allora, giocò la sua carta, con una progressione fantastica. Bitossi era solo, ormai in vista del traguardo. Si sentiva forte, Bitossi, perché non si era spremuto durante la fuga, rimanendo passivo dietro a Guimard e alle sue spalle, tatticamente, sembrava tutto a suo favore. Merckx era amico di Guimard e non avrebbe infierito, almeno in prima persona. Basso e Dancelli erano italiani, mica potevano andare a prendere il toscano in fuga e forse solo Zoetemelk e Mortensen avrebbero potuto tentare l'inseguimento con uno scatto, almeno secondo i ragionamenti di Bitossi, confidati dopo la corsa.

E invece non andò per niente così.

Merckx non rimase a guardare e a 500 metri dal traguardo tentò di andarsene e di riprendere Bitossi che era poco più avanti.

Il toscano stava passando il cartello dei 300 metri, il traguardo

era vicinissimo, ma per Bitossi sembrava irraggiungibile: continuava a voltarsi, era come piantato, pedalava a fatica, cercava di spingere la bici, oltre che con le gambe, anche con disperati movimenti di spalle. Di quella domenica, ricordo le grida di De Zan che continuava a urlare e a ripetere il nome di Bitossi. “Bitossi, Bitossi, Bitossi!”

Tutto questo fino a pochi metri dal traguardo, quando lo sentii pronunciare un altro nome: “Bassoooo!”.

Basso e non più Bitossi. De Zan ora gridava il nome di Marino Basso, che, come un fulmine, aveva superato il suo connazionale a pochi centimetri dal traguardo.

Bitossi piangeva, sconfitto e disperato. Le ho ancora ben presenti quelle immagini e quelle grida del telecronista. Bitossi era nel pieno di una crisi di nervi: si sentiva tradito da tutti, mentre Marino Basso veniva festeggiato dal mondo intero.

Bitossi si sentiva solo. Ma non era così, perché davanti alla tivù c’era un’Italia a bocca aperta, che proprio quel nome, Bitossi, non se lo dimenticherà più.

Ma come andò a casa mia?

Andò che quando De Zan cominciò a urlare il nome di Franco Bitossi, ormai quasi sicuro vincitore, mio padre iniziò ad agitarsi su quella poltrona che sembrava avesse le scosse elettriche.

De Zan urlava sempre più forte e io guardavo mio padre paralizzato. Quando Basso lo superò, lo vidi scivolare sempre più indietro sulla sedia, muto, con gli occhi spalancati e le mani alla testa. Non avevo mai visto mio padre impallidire come quella volta.

Ero confuso e pure un po’ spaventato, avevo la sensazione che stesse accadendo qualcosa di terribile, di drammatico.

Per fortuna, niente di grave, mio padre stava bene. Ma a sei anni non è facile capire che tuo padre è sbiancato perché sta vivendo un’emozione forte, dettata dalla sua passione. Certo è che quel piccolo nome, Gap, non mi uscì più dalla testa, tant’è che lo porto ancora con me e ve lo sto raccontando.

E anche Bitossi divenne un nome indimenticabile anche se a

volte il destino prende strade impensabili. Un ciclista, un campione che vinse 171 corse. Ma gli italiani lo ricordano soprattutto per quella maledetta domenica, ovvero, per la sua più brutta sconfitta. Non è giusto!

Un giorno incredibile quel 6 agosto del 1972, un momento straordinario anche per un bambino che davanti alla tivù, di fronte a suo padre impallidito e muto, venne travolto dalla forza delle emozioni.

Emozioni uniche e indelebili che ancora adesso, a distanza di tanti anni, mi fanno tornare indietro nel tempo e battere forte il cuore. Bitossi divenne il mio eroe preferito... dopo il mio papà.

Vinse Marino Basso, ma l'Italia s'innamorò di quel toscano sconfitto per pochi centimetri. Da quel giorno tutti i bambini al mare vollero giocare con la biglia di Bitossi, così da fargli vincere migliaia di volate sulla spiaggia. W Bitossi!





---

CAPITOLO XXI

**GALEOTTA FU LA MISS**





## DONNE E AMORI TRA I RAGGI DELLA BICICLETTA

Di ciclisti belli e rubacuori ce ne sono stati tanti. Si racconta che già Raffaele Di Paco, prima di sposare una ricca ereditiera parigina, facesse strage di fanciulle. Anche il grande Gepin Olmo vantava un successo strepitoso con le donne, tanto da non passare inosservato alla stampa dell'epoca, per non parlare poi del Cit Defilippis, che per via di cronaca rosa dava il meglio di sé alle varie sei giorni.

Potremmo continuare all'infinito in questo nostro excursus, a cominciare da sua maestà Anquetil, passando per Romeo Venturilli, per arrivare poi a Marino Basso, senza certo trascurare quel matto di Johan Van Der Velde. Tutti famosi per la loro bravura in corsa, ma anche per arte e nomea di sciupafemmine.

E sopra il palco delle premiazioni come la mettiamo? Anche in questo campo il grande Fausto Coppi ha fatto scuola. Agosto 1953: a Lugano Coppi trionfa nel campionato del mondo staccando tutti sull'ultima salita della Crespera. All'arrivo, una volta sopra il palco, da un angolo sbuca una signora con un vestito bianco, leggero e vaporoso, e un gran mazzo di fiori in mano. Quella signora, presa dall'entusiasmo sportivo, aveva abbracciato il campione, sporco e sudaticcio, e aveva stampato un paio di baci sulla bocca di Fausto. Fu l'inizio della storia con Giulia Occhini, che tutti noi conosciamo. La storia con quella che poi diverrà la *Dama Bianca* andava avanti segretamente già da un po' di tempo, ma mi piace pensare che questo sia il primo caso di "miss galeotta".

## LA PRIMA MISS

La prima miss ufficiale al Giro d'Italia comparve invece alla premiazione della quinta tappa del Giro del '54. L'avvenente ra-

gazza era una schermitrice della squadra Partenope che, partecipando a un concorso di bellezza, fu eletta “Rosa del Giro” ed ebbe l'onore di incoronare il vincitore di tappa, che quel giorno fu Rik Vaanstembergen. La donna rispondeva al nome di Silva Koscina. L'anno successivo Miss Corsa iniziava il suo cammino verso la celebrità esordendo a fianco del grande Totò nel film “Siamo uomini o caporali”.

Le miss si sa, sono donne splendide e al Giro d'Italia del 1983 Marco Groppo rimase folgorato da tanto splendore. L'anno precedente il corridore varesino aveva conquistato la maglia bianca di miglior giovane, battendo a San Martino di Castrozza gente del calibro di Hinault, Moser e pure il suo capitano Van Impe e - tanto per capirci - è giusto sapere che in classifica per la maglia bianca, al secondo posto quell'anno arrivò un certo Laurent Fignon. Come accennato poc'anzi, il Groppo rimase talmente colpito dalla bellezza di una delle miss che abbandonò quel Giro e fuggì con lei. Del resto, la signorina era “Miss Irge pigiama” e - lo diceva pure la *réclame* - “lo mette chi si ama”.

Venne la volta pure del bel tenebroso, al secolo Gianni Bugno, che si trovò protagonista al Giro del '94 di attenzioni “rosa”, e non proprio riferendosi alla maglia. Si diceva che alla tappa di Fiuggi avesse fatto salire in ammiraglia la bella Angela Maria, lasciando a piedi un compagno di squadra. Sui giornali dell'indomani scrissero che ci passò pure la notte con questa ragazza, che al Giro aveva il compito di coordinare la presenza degli sponsor. Lei, una laurea in lingue, un titolo di Lady Italia e un passato da fotomodella, bellissima, scaltra, intelligente con un sorriso da paura, e non solo il sorriso.

Il giorno dopo chiesero a Moser cosa ne pensasse delle voci che dilagavano attorno alla carovana e Francesco rispose: «Ma quale miss galeotta? Non ci credo neanche se lo vedo».

Gianluigi Stanga, che tra l'altro era il direttore sportivo e conducente della famosa ammiraglia, disse: «No, Bugno non ha passato la notte con la ragazza, solo un paio d'ore, e chiedendoci il

permesso». Bugno stesso, in un'intervista in diretta con Raimondo Vianello, disse: «Non sanno più cosa inventarsi, io penso solo a correre». Fatto sta che i due piccioncini poi si fidanzarono e vissero pure felici. Il bel tenebroso dopo di allora si laureò Campione Italiano, vinse una Agostoni, alcune tappe della Vuelta, un giro del Trentino, altre tappe al Giro d'Italia nonostante - diciamocelo - fosse pure a fine carriera.

Che belle, però, queste storielle di fughe d'amore e miss galeotte; sicuramente hanno reso più colorato uno sport anacronistico e bacchettone come può sembrare il ciclismo, anche se, pensando a questo, viene in mente un titolo del *Corriere* uscito il 30 maggio del 1994: «La Dama Bianca era un'altra cosa».





---

CAPITOLO XXII

**FRIULI VELENOSO**





## QUANDO TENTARONO DI AVVELENARE SARONNI

I dualismi nel mondo del ciclismo hanno sempre affascinato il popolo dei tifosi, ma li hanno anche divisi, a volte raggruppati, e da sempre li hanno fatti discutere, innamorare, schierare gli uni verso gli altri. È finita che si sono appassionati, anche coloro che fino ad allora del ciclismo non ne avevano fatto propriamente una ragione di vita.

Giovanni Gerbi e Carlo Galetti negli anni Venti misero in piedi una sfida memorabile attraverso la Pianura Padana solo per definire e dimostrare a tutti chi dei due fosse il più forte... beh! per dirla tutta c'erano anche mille lire dell'epoca in palio.

Poi arrivarono Coppi e Bartali che divisero l'Italia scomodando addirittura la politica e la religione, e venne la volta di Anquetil e Poulidor, poi di Gimondi e Merckx... insomma il ciclismo da quando esiste si è sempre nutrito e si nutrirà ancora dei dualismi, perché le scaramucce, le rivalità tra ciclisti hanno da sempre rappresentato il condimento delle corse, hanno aggiunto il gusto del piccante, i dualismi hanno dato, danno e daranno alle competizioni una sfumatura per certi versi romanzesca a quella che altrimenti si chiamerebbe soltanto "fredda cronaca".

La nostra storia si svolge nel 1983, nell'anno in cui viene messo in commercio il primo telefono cellulare, l'anno del caso Enzo Tortora, della scomparsa di Emanuela Orlandi, alla radio si ascoltava *I like Chopin e Vamos a la playa*.

Mentre nelle sale americane esce *Scarface*, in Italia inizia la saga dei cinepanettoni con *Vacanze di Natale*.

La stagione ciclistica comincia col botto: Roberto Visentini vince la Tirreno-Adriatico e Giuseppe Saronni alza le braccia al cielo in maglia iridata sul traguardo di Sanremo.

Il giro del 1983 invece si preannunciava alquanto anonimo, insipido e apparentemente senza rivalità; eravamo in pieno periodo

Saronni-Moser, ma il trentino in quella stagione non vinse quasi nulla, sembrava avviato al tramonto e Bernard Hinault decise di non parteciparvi proprio a quel Giro d'Italia.

Quello però che si annunciava come un Giro scialbo, si sarebbe dimostrato invece uno dei più divertenti e appassionanti della storia, le battaglie sulla strada e le diatribe dopo corsa riempiono le pagine dei giornali e delle trasmissioni televisive, ma andiamo con ordine.

Brescia, 12 maggio, la prima frazione doveva essere un crono prologo, ma alla diretta televisiva il buon De Zan impazzisce... sciopero dei metalmeccanici: tappa annullata.

Il giorno successivo la Bianchi Piaggio vince la cronometro a squadre e Tommy Prim veste la Maglia Rosa.

La prima parte della corsa fu a favore delle ruote veloci, e così si alternarono sul podio dapprima Bontempi e poi Paolo Rosola, ma già all'inizio del Giro cominciarono i "veleni". Saronni vince la quarta tappa con una volata contestatissima in quel di Todi, rispondendo con una mossa illecita a una scorrettezza di Argentin, che vincerà poi a Salerno, Beppe però alla fine di quella settimana indosserà la maglia e nessuno riuscirà più a sfilargliela... anche se qualcuno proverà a giocare sporco.

Saronni in quel giro sfoggiava appunto una fiammante maglia di campione del mondo, e in virtù alla fucilata di Goodwod, al Lombardia e alla Sanremo e tante altre vittorie, si presentava da favorito e non sembrava avere rivali, ma, come si dice, il pericolo si nasconde lì, proprio dove non te lo aspetti.

La tredicesima tappa era uno cronometro individuale e la vinse appunto Saronni. Roberto Visentini lo accusò di essere partito prima che scattasse il cronometro, il corridore della Inoxpram incolpò pure gli organizzatori e i cronometristi di essere stati in combutta con colui che vincerà poi il Giro. Ed eccola la rivalità che l'Italia non si aspettava, il dualismo che aumentò di brutto il grado di attenzione su quel sessantaseiesimo Giro d'Italia... e pensare che all'inizio sembrava tutto così scialbo.

Saronni verso le ultime tappe era decisamente stanco, aveva vinto tanto, era esausto e in salita si difese con fatica dagli attacchi di Visentini, ma ormai il gioco sembrava fatto, mancava solo una cronometro di quaranta chilometri da Gorizia a Udine, quasi una passerella.

Alla vigilia di quell'ultima frazione contro il tempo, accadde però un fatto quantomeno increscioso, un vero e proprio scandalo. Un industriale bergamasco, uno degli sponsor della Inoxpram, quello che forniva le ruote alla squadra di Visentini, si presentò all'albergo della Del Tongo e tentò di corrompere due camerieri in cambio di denaro, affinché svuotassero l'intera boccetta di un famoso quanto potente lassativo liquido, insapore, inodore ed incolore nelle bevande di Saronni... la Somma pattuita fu di due milioni di lire.

I due inservienti avvertirono un poliziotto loro amico che, travestitosi da cameriere, partecipò al proseguito della trattativa chiedendo un altro milione.

Quando il costruttore andò a versare la caparra, trovò il poliziotto che lo arrestò, ammanettandolo seduto stante per la gioia dei paparazzi che erano già piazzati per l'occasione in quell'albergo di Gorizia. Quella medicina avrebbe sicuramente impedito a Saronni di partecipare alla crono dell'indomani, anzi sarebbe stato addirittura necessario il ricovero in ospedale.

In molti poi penseranno che quel facinoroso impresario fosse stato soltanto l'esecutore materiale dell'insano gesto, e che in realtà si fosse preso tutte le colpe di quello che sarebbe stato un misterioso complotto, che naturalmente non venne mai scoperto.

La crono di Gorizia si svolse poi regolarmente e il direttore sportivo di Visentini coprì con il nastro adesivo i loghi che rappresentavano la ditta dell'avvelenatore; la vergogna era troppo grande. Per la cronaca quella cronometro la vinse proprio Roberto Visentini, ma Saronni riuscendo a limitare i danni, riuscì a fare suo quel Giro dei Veleni.

Sono passati molti anni da quel misfatto, però ancora oggi

come allora si sussurra che la manovra fosse stata orchestrata da tempo, ben prima di sapere chi quel giorno avrebbe vestito la Maglia Rosa. Roba da film!



---

CAPITOLO XXIII

**MARCO PANTANI**





## IL RAGAZZO, L'UOMO, IL CAMPIONE, L'ULTIMO DEI CICLISTI EROICI

13 gennaio del 1970, era di martedì, una mattinata fredda, pungente, il cielo era limpidissimo, e alle 11.45, all'ospedale Bufalini di Cesena, mamma Tonina dà alla luce il suo secondogenito. Papà Paolo sognava il maschietto dopo la figlia Manola ed è arrivato lui: Marco!

Mamma Tonina possiede un chiosco in viale Torino a Cesenatico - lo aprì nel 1985 - uno di quelli dove si fanno le piadine sul lungomare, il lavoro più nobile di quella zona.

Il papà Ferdinando Pantani, detto Paolo, di professione fa l'idraulico. Il lavoro non gli manca, gli alberghi e le strutture ricettive in riviera sono tante e gli idraulici sono pochi.

Il piccolo Marco trascorre un'infanzia piuttosto serena. Oddio! a scuola non va proprio benissimo; a lui piace andare a pesca con nonno Sotèro e accompagna spesso alle battute di caccia il papà, tanto che poi diventerà cacciatore lui stesso con molta passione.

Un giorno, osservando i coetanei del G. C. Fausto Coppi di Cesenatico, che si ritrovavano per gli allenamenti nel piazzale antistante l'appartamento che i Pantani avevano acquistato in Via dei Mille, al vispo Marco venne la folgorazione: usare sportivamente quel mezzo, fino ad allora solo un tema di gioco. Così si unì per la prima volta a quei ragazzini, usando la bici da donna, vecchia e pesante, che mamma Tonina utilizzava per andare al lavoro. Il risultato, pur nelle differenze di strumento e d'abitudine, fu ottimo: non fu staccato, e in salita finì per stare davanti. Aveva 11 anni.

E allora, nonno Sotèro pensò di regalargli un oggetto che gli avrebbe cambiato per sempre la vita: una bicicletta da corsa, rossa, fiammante, bella. Sale sopra e da lì non scenderà mai più.

Nessuno lo sa ancora, ma quel regalo di nonno Sotèro, beh, ha tutto per essere davvero perfetto. È il regalo che gli cambia il de-

stino, quel destino, appunto, che gli ha appena strizzato l'occhio.

Si iscrive al Gruppo Cicloturistico di Cesenatico e lì partì il suo rapporto col ciclismo. Il 22 aprile 1984, con la vittoria in solitudine a Case Castagnoli di Cesena, iniziò la sua leggenda.

La vita di un ciclista che sceglie di scalare le montagne e lanciarsi a capofitto nelle discese è una vita speciale. Marco Pantani è stato molto amato per le sue imprese, ma soprattutto perché era uno di quelli che non si arrendeva mai. Non l'ha mai fatto in tutta la sua carriera, tutte le volte che è caduto, tutte le volte che la sorte si è accanita contro di lui, si è sempre rialzato prontamente. Per questo noi tifosi non eravamo preparati quando per la prima volta, quella fatale, si è arreso.

La gente che si arrampica sulle montagne per vedere le corse di ciclismo e ha a disposizione appena un attimo per vedere il passaggio dei corridori, lì sul ciglio della strada, spera sempre di vedere un uomo solo al comando, come capitava ai tempi di Coppi e Bartali.

L'ultimo che è riuscito a far battere così forte il cuore degli appassionati è stato un ragazzo che ha compiuto delle imprese riservate solo a campioni, eroi e angeli. Un ragazzo che è stato molto amato perché era uno di quelli che non si sono mai arresi.

Quel ragazzo era Marco Pantani, l'ultimo a riuscire nell'accoppiata Giro d'Italia e Tour del France, nel 1998. Talmente forte da staccare tutti ed essere andato avanti ad aspettare tutti gli altri, lì, nell'Empireo dei ciclisti, la notte di San Valentino del 2004.

## UN COLPO DI FULMINE

Il primo scatto - quello che rivela Pantani al mondo - arriva il 4 giugno 1994. Si corre la quattordicesima tappa del Giro d'Italia, da Lienz a Merano. A un chilometro dalla vetta del passo di Giovo, un giovane stempiato, che sembra più vecchio dei suoi anni, si alza sui pedali. Il suo allungo è irresistibile, nessuno

riesce a stargli dietro. Nessuno lo segue, forse perché pensano che sia uno dei tanti avventurieri di giornata. Invece è un colpo di fulmine. Il giovane della Carrera-Tassoni è secondo sul Gran Premio della Montagna ma la tappa non è ancora finita. Manca una terribile discesa che porta al traguardo di Merano e, leggero com'è, l'unica *chance* che ha è la posizione a uovo: il sedere sospeso sulla ruota posteriore, le braccia allungate per raggiungere il manubrio e lo sterno appoggiato sul sellino. Mamma Tonina da casa è terrorizzata nel vedere suo figlio andare giù in quel modo. A inventare quella posizione fu Dmitrij Konyšev, che la usò per la prima volta in mondovisione al mondiale di Chambéry nel 1989, conquistando un insperato secondo posto alle spalle di Greg Le-Mond. E proprio con quella stessa posizione Pantani riprende Pascal Richard che era in fuga da più di cento chilometri. La sua è una picchiata terrificante e così, il ragazzino vivace che si inerpicava sulle colline romagnole, vola verso la sua prima vittoria da professionista, tagliando il traguardo di Merano a braccia alzate.

## IL BIS DELL'APRICA

L'indomani, il 5 giugno 1994 si corre la Merano-Aprica, una tappa che fa gelare il sangue solo al pensiero: 188 chilometri quasi tutti in montagna, passando per lo Stelvio innevato e il terribile Mortirolo. Una salita interminabile dalle pendenze *monstre*. I campioni sono molti e tutti molto forti. Oltre a Claudio Chiappucci, capitano di Pantani, c'è Miguel Indurain, il gigante Navarro che domina le corse a tappe da anni, e c'è il giovane russo Evgenij Berzin che a sorpresa, da ben dieci tappe, è in Maglia Rosa. A fare la prima mossa stavolta è proprio Chiappucci. Attacca da lontano sullo Stelvio, a 130 chilometri dal traguardo e trascina con sé un manipolo di fuggitivi sognatori. Pantani attende come un candello di dinamite cui viene accesa la miccia, che esplode quando inizia il Mortirolo.

Berzin lo segue. Gli resta attaccato per tre chilometri e mezzo, poi non c'è niente da fare. La progressione di Pantani è impressionante, impertinente, e lo lancia all'attacco del proprio capitano. Raggiunto, Chiappucci deve suo malgrado passare la mano e lasciare campo al giovane romagnolo. «Marco», gli dice, «se ne hai vai davanti e attacca, perché qui li vedo tutti molto stanchi». E Pantani ne ha ancora, supera tutti di slancio senza rifiatare un attimo e arriva da solo in cima al Mortirolo, come i grandi scalatori di un tempo.

Al traguardo, però, manca ancora tanto: prima una lunga discesa e poi un tratto in pianura, che Pantani dovrebbe percorrere da solo e controvento. Dal punto di vista tattico sarebbe un suicidio. Allora, furbescamente, decide di attendere i suoi più immediati inseguitori, Nelson "Cacaito" Rodriguez e Miguel Indurain, e di proseguire con loro. Appena la strada torna ad impennarsi, però, al valico di Santa Cristina, Pantani attacca di nuovo con decisione. Marco continua a rilanciare in piedi sui pedali e persino il grande Miguel Indurain arranca sfinito, senza più forze: nessuno nella sua carriera l'aveva mai messo così in crisi.

Il ragazzino, invece, scatta ancora come una furia. Sia in salita sia giù in discesa, a capofitto, tra due ali festanti di tifosi che ancora lo conoscono poco. E infine il rettilineo dell'Aprica, che aspetta le sue braccia alzate come una liberazione. Due vittorie nel giro di due giorni in due tappe massacranti. Marco Pantani chiuderà quel Giro d'Italia al secondo posto, ma fu lì, su quelle che negli anni a venire sarebbero diventate le "sue" montagne, che in molti capirono che era nata una stella.

## LA PARTITA CON LA SORTE

Maggio 1998. Siamo alla vigilia del Giro D'Italia e, nonostante il soprannome, il Pirata non è un incosciente, ma prepara l'assalto al Giro con meticolosità assoluta, facendo diventare matti i

meccanici e i compagni di squadra. Per capire questa storia, però, è necessario fare un salto indietro nel tempo per raccontare la partita che Marco Pantani dovette giocare a partire dal suo strepitoso esordio al Giro del '94. Una sfida contro la più temibile e subdola delle avversarie: la malasorte.

Al Tour del '94, durante la diciassettesima tappa da Bourgd'Oisans a Val Thorens, giù dalla discesa del Col Du Glandon, Pantani cade, sbatte il ginocchio, sanguina e tutti temono un suo ritiro. E invece lui si rialza e, lentamente, quando tutti i sogni sembravano svaniti, si riaccoda al gruppo. Un corridore normale sarebbe felicissimo di aver portato a casa la pelle e di non essersi ritirato, ma lui "normale" non lo è stato mai. Da radio corsa parte un urlo: «Attaque de Pantani!». Arriverà terzo, quel giorno, ma la sfida contro la sfortuna era solo al primo round.

Alla fine, Marco salirà sul terzo gradino del podio di Parigi. Un risultato eccezionale dopo il secondo al Giro, ma se vuole entrare nell'Olimpo del ciclismo, deve vincere una grande corsa a tappe. Non è l'unico a pensarla così, al punto che il Giro d'Italia del 1995 sembra disegnato apposta per lui: è pieno di salite, terreno sul quale non ha rivali. Ma la malasorte è in agguato. Il 1° maggio del 1995, durante un allenamento, Marco viene investito da un'auto che non si ferma a uno stop. Riporta un trauma cranico e varie contusioni al ginocchio che lo costringono a saltare il Giro d'Italia, la corsa che aspettava da un anno.

Pantani però non si scoraggia e con tenacia inizia da subito a immaginare nuovi orizzonti. Chiuso nella sua stanza, bloccato sul letto, vede una salita, una montagna. È quella leggendaria dell'Alpe d'Huez, che lo aspetta al Tour de France, alla quale riuscirà a partecipare e che vincerà trionfalmente con l'incredibile tempo di 36'40", record ancora oggi imbattuto. Per dare un'idea dell'impresa e di quelle che furono le sue capacità, basti sapere che Pantani occupa ancora oggi i primi tre posti della classifica di ascensione, mentre campioni come Ullrich, Indurain e Zulle sono staccati di oltre un minuto.

## UN ALTRO INCIDENTE

La sfortuna, però, tornerà presto a bussare alla sua porta. Siamo nell'ottobre del 1995, quando Marco partecipa alla Milano-Torino. Purtroppo, non è in gran forma e non riesce a stare con il gruppo di testa, per cui arriva sotto alla salita del Superga con quattro minuti di ritardo dai primi. All'improvviso, però, scatta. «Volevo provare la gamba per il Lombardia» dirà poi in un'intervista. Una volta arrivato in vetta, sfreccia giù a 80 chilometri/h, ma dietro a una curva, all'improvviso, un'auto in contromano sfuggita ai controlli investe tutto il gruppetto di corridori, tra cui Marco Pantani e i suoi compagni Davide Dall'Olio e Francesco Secchiari.

L'impatto è tremendo. Marco viene trasportato d'urgenza al Centro Traumatologico Ortopedico di Torino e la diagnosi è impietosa: frattura esposta di tibia e perone. Praticamente la gamba sinistra è spezzata di netto! Per un infortunio del genere molti ciclisti hanno dovuto chiudere la propria carriera. Il recupero, se mai ci sarà, si presenta lungo e pieno di incognite. Anche il suo terapeuta, Fabrizio Borra, è preoccupato perché sa che, con un trauma come quello di Pantani, l'80% delle persone fa fatica a camminare in modo corretto, in quanto la gamba rischia di rimanere più corta o ruotata rispetto all'altra. Qui, però, parliamo di tornare a pedalare a livelli altissimi, quelli di un campione.

Marco, ancora una volta, non si abbatte. Comincia subito la sua riabilitazione e compie un'autentica impresa: anche se la gamba sinistra resta più corta di otto millimetri, sette mesi dopo l'infortunio può finalmente tornare in bici. Il 23 marzo del 1996 riprende ufficialmente gli allenamenti con un bel regalo tutto per lui: Luciano Pezzi, già gregario di Coppi, e l'imprenditore Romano Cenni, gli costruiscono la Mercatone Uno, la squadra con cui otterrà i suoi successi più grandi.

## UNA VITA DA PIRATA

Nel 1997 in tanti ormai sono convinti che Pantani sia in grado di compiere imprese come prima dell'infornio e la gente comincia a chiamarlo "il Pirata" per via della bandana che inizia a indossare in gara. La sfortuna, però, è come il suo talento... illimitata! Nella tappa del Giro d'Italia del 24 maggio che andava da Mondragone a Cava dei Tirreni, assume la classica forma di un gatto nero, facendo finire la sua corsa tre chilometri dopo il Valico di Chiunzi, lungo quella che in un articolo di Repubblica viene definita "tormentata discesa che piomba a Maiori".

«Erano le 16 e 11 minuti quando un gatto nero tagliò d'improvviso la strada ai corridori, tra i quali c'era il campione romagnolo» si legge in una cronaca dell'epoca. Pantani, scartando all'improvviso, va a sbattere contro un muretto a sinistra che limitava la carreggiata riportando abrasioni e contusioni. Aiutato dai propri compagni, il Pirata prosegue a rilento e appena giunto a Cava dei Tirreni ricorre alle cure dei sanitari. La prognosi dei medici dell'ospedale di Santa Maria dell'Olmo, in cui si evidenzia una lesione muscolare di un centimetro nella gamba sinistra, è una pugnalata. Una ferita difficile da rimarginare in fretta, che vuole dire ritiro dalla Corsa Rosa.

Il destino sembra davvero accanirsi sul povero Pantani: ogni volta che, al prezzo di mille fatiche, tenta di rialzare la testa, lo ricaccia sempre sul fondo. Quando lo portano all'ospedale, Marco non ha nemmeno la forza di piangere. Non gli resta che leccarsi le ferite ancora una volta e, nella sua stanza, chiudere gli occhi e immaginare un altro orizzonte e un'altra salita da scalare.

Un mese dopo, però, è pronto per il Tour de France del '97.

I corridori più attesi sono: il campione in carica Bjarne Riis; l'idolo di casa Richard Virenque; il fortissimo tedesco Jan Ullrich, che indosserà presto la Maglia Gialla, portandola fino a Parigi. Pantani, in quel Tour ha poche ambizioni di classifica e aspetta solo il suo momento. Ha cerchiato in rosso la tredicesima tappa, dove

c'è in programma una montagna che, come abbiamo scritto, conosce bene: l'Alpe d'Huez.

Quel 19 luglio, il primo ad accendere la gara è il compagno di squadra Roberto Conti. Subito dopo il Pirata comincia un forcing incredibile, seguito a ruota da Virenque e Ullrich: i tre fanno il vuoto. Gli attacchi di Pantani, però, fanno male e a un chilometro e mezzo dalla vetta rimane solo. Mentre gli altri arrancano, lui frena nei tornanti. In telecronaca diretta Adriano De Zan dirà: «Dopo due anni di sofferenze, dopo due anni di sfortune, l'Alpe d'Huez ci riporta Pantani». Quell'arrivo solitario, salutato da un urlo liberatorio, fece il giro del mondo. A Parigi sarebbe stato terzo. Di lì in poi sarebbe stata tutta un'altra storia.

## L'ANNO MAGICO

Ed eccoci quindi tornare alla primavera del 1998, dove avevamo lasciato il Pirata intento a preparare meticolosamente la sua Bianchi Mega Pro XL con cui avrebbe partecipato di lì poco alla Corsa Rosa. I meteorologi alla tivù sostengono che quella sarebbe stata la primavera più calda degli ultimi 200 anni e, pensandoci bene, forse avevano davvero ragione, visto quello che stava per accadere sulle strade del Giro d'Italia. Dopo tanti infortuni, dopo tanta sfortuna e dopo il terzo posto al Tour del '97, Pantani è un uomo rinato che fa sognare un'intera nazione.

Quando si alza sui pedali, in salita, con lui salta in piedi tutta l'Italia. Marco è pronto a tutto per poter vincere finalmente il Giro, ma quell'anno c'è un temibile avversario ad aspettarlo al varco: è elvetico e risponde al nome di Alex Zülle. Lo chiamano ironicamente "la talpa svizzera": in salita si difende, ma a cronometro va come un fulmine e lo confermerà il fatto che sarà il primo ad indossare la Maglia Rosa, proprio dopo il prologo di Nizza, che ospita la partenza di quello che sarà un Giro avvincente e combattutissimo.

All'inizio è il Giro di Mario Cipollini, di Michele Bartoli, di Serhij Hončar, di Andrea Noè e di Laurent Roux. Le tappe procedono in maniera interlocutoria fino alla quindicesima - i 40 chilometri a cronometro di Trieste - dove Pantani, vincitore il giorno prima a Piancavallo, viene raggiunto e addirittura staccato da Zülle, partito tre minuti dopo di lui. Una vera e propria umiliazione, Marco ha il morale a terra. Dopo una simile batosta il giro sembra ormai perso per il Pirata, che al microfono farà una considerazione quantomeno realistica sul fatto che, negli ultimi anni, nei grandi giri siano stati premiati più gli specialisti del cronometro che non gli scalatori. In effetti, da tempo le grandi corse a tappe finiscono nelle mani degli specialisti contro il tempo, e per gli scalatori romantici non restano che le briciole da raccogliere nelle poche tappe in altura. Il pirata è teso. Sa che cambiare il corso della storia non sarà facile, tanto più che gli restano soltanto tre tappe di montagna per recuperare quei 3'48" che lo dividono da Zülle in classifica generale.

## L'INCOGNITA DELLA MARMOLADA

La prima, sulle Dolomiti, è quella di Selva di Val Gardena, con tre Gran Premi della Montagna e due ascese terribili: quella al passo Sella e quella al passo Fedaiia sulla Marmolada, attraverso Malga Ciapèla, una salita davvero infernale. Alla riunione della sera prima il direttore sportivo Martinelli ordina a Pantani di attaccare sul pezzo duro della Marmolada, poco prima di Capanna Bill. Marco a questo punto, preoccupato, deve confessare di non aver mai fatto quella salita e di non conoscere il percorso. Ad aiutarlo interviene Roberto Conti, fidatissimo gregario, che indica come occasione migliore per l'attacco il punto appena usciti dalle due gallerie, perché da lì sarebbe iniziato il pezzo più ripido di tutta la giornata.

L'indomani, a metà della Marmolada, Pantani non scatta: sta aspettando le gallerie, come gli aveva suggerito il suo compa-

gno. Ma nessuno dei due sa che il percorso è cambiato all'ultimo momento! Conti, in affanno, avvicina Pantani chiedendogli «Ma quand'è che attacchi?» sentendosi rispondere «Ma quand'è che inizia sto pezzo duro?». Tutto all'improvviso diventa chiaro: Conti gli spiega che le gallerie non ci sarebbero state e il pezzo duro lo stavano pedalando in quel preciso momento. Così il Pirata scatta.

Quando Pantani attacca, solo Pavel Tonkov e Giuseppe Guerini riescono a tenere il suo passo. Zülle, invece, crolla. Pochi tornanti e anche Tonkov non resiste al forcing del Pirata. Solo Guerini tiene la sua scia e insieme arrivano al traguardo: tappa a Guerini, Maglia Rosa a Pantani e Zülle alla deriva. È il 2 giugno del '98 e Marco indossa per la prima volta la Maglia Rosa. Lui pensa a non farsela scappare, anche perché ha una motivazione molto forte nel profondo del suo cuore. Quando nel 1992 vince il Giro d'Italia dilettanti, infatti, Marco corre subito dal nonno, colui che gli aveva regalato la prima bicicletta da corsa, che gli aveva insegnato a pescare, un punto di riferimento insomma. Quel nonno che ora si trovava in ospedale e che sarebbe morto di lì a pochi giorni. Marco quel giorno gli promette che avrebbe vinto il Giro dei Grandi. C'è però ancora un'ombra che si getta tra lui e la possibilità di mantenere la promessa. Un'ombra enorme, gigantesca: quella di Pavel Tonkov, che lo tallona a soli 27" di distanza e che il giorno dopo, sull'Alpe di Pampeago, taglierà il traguardo per primo, mettendo la sua ruota un secondo avanti a quella di Pantani.

## *SFIDA ALL'OK CORRAL CON TONKOV*

L'appuntamento decisivo è fissato per il 4 giugno, sulla salita di Montecampione. La giornata è torrida, l'asfalto si scioglie sotto ai copertoni e gli spettatori fremono al desiderio di vivere una giornata epica per il ciclismo e per Pantani. Il duello al Sole co-

mincia a 16 chilometri dal traguardo. Il primo attacco è di Pantani, all'inizio della salita, ma Tonkov non molla e i due danno vita a un testa a testa al cardiopalmo, seminando il resto del gruppo.

Pantani scatta, Tonkov resiste ma non gli dà cambi. Marco non si gira mai ed è costretto a capire dove sia il russo guardando la sua ombra sull'asfalto. Prova uno scatto e poi un altro ancora, ma Tonkov è sempre lì a ruota. Ad ogni accelerazione il Pirata si libera di qualcosa: prima della bandana, poi dei guantini e così via. Al sesto scatto si libera pure del piercing al naso e riparte, e questa volta l'ombra del gigante russo smette d'inseguirlo. Tonkov, stremato, ai microfoni dirà: «Dopo l'ultimo scatto di Pantani non sentivo più le braccia, mi sembrava di essere immerso nella nebbia, e l'ho visto allontanarsi».

Pantani a mani basse rilancia ancora e ancora. Insiste fino al traguardo compiendo un'impresa straordinaria che rimarrà nel cuore dei tifosi per sempre. Tonkov arriva un minuto più tardi. A tre tappe dalla fine il Pirata ha messo ormai le mani sul Giro.

A Milano Marco Pantani trionfa nella Corsa Rosa, vincendo il suo primo grande Giro, mantenendo così la promessa fatta sei anni prima a nonno Sotèro. Quello che fino a quel momento era solo un sogno, diventava finalmente realtà.

## LA SFIDA IN GIALLO

Dopo avere dominato il Giro d'Italia del 1998, il Pirata si vuole godere il trionfo festeggiando con gli amici in quel di Cesenatico, comportandosi come un qualunque ragazzo della Riviera. Ma i giorni di spensieratezza sono turbati da un grave lutto: il 26 giugno, il cuore di Luciano Pezzi smette di battere. Un vero dramma per Marco, visto che Pezzi era stato per lui come un padre. Così, memore di una promessa fatta al vecchio mentore, decide di partecipare al Tour de France. La sfida è ardua, dato che mancano solo dieci giorni alla partenza e lui è stato due settimane senza

salire in sella a una bicicletta. Ricomincia così ad allenarsi duramente per ritornare in peso, al punto che la leggenda vuole che mangiasse a volte anche solo una fetta di cocomero dopo otto ore di allenamento.

A quel Tour c'è un super favorito, Jan Ullrich, un tedesco bionico di 24 anni, già vincitore l'anno prima. La Grande Boucle inizia l'11 luglio con partenza da Dublino e il cronoprologo di 5,6 chilometri lo vince Chris Boardman, che prende la Maglia Gialla. Per Pantani, invece, l'esordio è pessimo: si piazza 181° su 189 concorrenti. Al Tour del '98, però, lo sport non sarà l'unico protagonista: tre giorni prima del via l'auto di un massaggiatore della Festina viene fermata alla frontiera franco - belga e la polizia trova al suo interno oltre 400 flaconi di prodotti dopanti. Scoppia così lo "scandalo doping" che accompagnerà tutta la corsa con gli atleti della Festina, capeggiati da Richard Virenque, che si dichiarano innocenti.

Durante le prime tappe che attraversano la Bretagna, Pantani e gli altri corridori della Mercatone Uno si nascondono nella pancia del gruppo. Marco fatica a ingranare, la sua pedalata sembra non promettere nulla di buono e gli manca la tenuta sulla distanza. Mentre il Pirata stringe i denti, un altro italiano fa parlare di sé: è Mario Cipollini, che dopo una serie di cadute sfortunate offre un doppio show, il 16 e il 17 luglio a Châteauroux e a Brive-la-Gaillarde, vincendo in volata. Ma proprio il 17 luglio, l'affaire Festina esplose in tutto il suo clamore: il direttore sportivo, Bruno Roussel, ammette l'uso sistematico di sostanze dopanti tra i corridori e, così, una delle squadre più importanti viene allontanata dal Tour de France. Con la Festina fuori dai giochi, il 18 luglio si disputa la prima vera tappa dirimente del Tour, la cronometro che va da Meyrignac l'Église a Corrèze, di 58 chilometri.

## ULLRICH, IL TEDESCO BIONICO

Come da pronostico, è Jan Ullrich a vincere con autorità e a conquistare la Maglia Gialla. Pantani si conferma allergico alle cronometro e finisce a 4'21" dal tedesco. Marco dopo la tappa dirà: «Ullrich è stato eccezionale, ha dominato una crono non adatta a lui. Se ci fossero stati lunghi rettilinei da pedalare, anziché tante curve come oggi, avrebbe ucciso la corsa in una sola tappa».

La gara, invece, sopravvive e il 21 luglio, dopo nove giorni e 1700 chilometri fatti tutti in pianura, la tappa Pau-Luchon apre la battaglia sulle salite dei Pirenei. Giornata di pioggia e nebbia, la Deutsche Telekom traina il gruppo a lungo, ma a un chilometro e mezzo dalla cima Pantani ha una fiammata e lascia tutti alle spalle. Davanti c'è soltanto Rodolfo Massi della Casino-Ag2r. Il Pirata scatta, bastano poche pedalate per fare il vuoto. Vince Massi, Pantani secondo e Ullrich ritorna prepotentemente in giallo.

Marco è lontano in classifica, ma il tedesco ha strane sensazioni e sente che questo è solo il primo round.

22 luglio, undicesima tappa da Luchon a Plateau de Beille. Un caldo torrido, le condizioni che Marco Pantani predilige. L'arrivo è in salita, ma la bagarre si accende prima: a sette chilometri dall'inizio dell'ascesa Ullrich fora. Pantani e la squadra rallentano ma, appena il tedesco rientra in gruppo, Marco parte e riprende uno ad uno i fuggitivi di giornata e, con il coraggio e quel pizzico di eroismo che hanno condito ogni sua impresa, guadagna la sua prima vittoria al Tour del '98. Jan Ullrich arriva con 1'33" di ritardo, ma il divario tra i due è ancora enorme.

Il giorno dopo, il 23 luglio, è quello di riposo, ma in realtà nessuno si ferma perché ci sono i blitz della gendarmerie a seguito dello scandalo Festina. Molti corridori vengono portati in caserma ed emergono molte prove dell'uso sistematico del doping. Nei sacchetti delle immondizie si trova il finimondo, cinque corridori della Festina confessano e si rischia perfino che il Tour non arrivi a Parigi. I modi, però, sono brutali e così il giorno seguente

i corridori ritardano la partenza e si mettono in silenzio stampa. Tre giorni dopo, il Tour degli scandali arriva finalmente ai piedi delle Alpi, dove i riflettori sono tutti puntati sulla sfida tra Ullrich e Pantani.

Marco spera nel caldo, invece quella mattina del 27 luglio fuori dell'albergo c'è il diluvio e in corsa, da subito, il tempo infernale non dà tregua ai corridori. La tappa va da Grenoble a Les Deux Alps: 189 chilometri di pura adrenalina. Pantani azzarda l'attacco da lontano quando ne mancano 47 chilometri all'arrivo e 5,5 alla vetta del Galibier. Insiste, ogni pedalata è una legnata. Fabiano Fontanelli, suo compagno alla Mercatone Uno, dice al direttore sportivo Beppe Martinelli via radio: «ma questo è pazzo, tenetelo tranquillo, manca troppo all'arrivo!». In televisione, invece, Adriano de Zan grida: «Ullrich è in difficoltà e non riesce a rispondere alle rasoiate del Pirata, vedere uno come Pantani salire è qualcosa di emozionante, sembra che la sua bicicletta non tocchi neanche l'asfalto, accarezza i pedali, questo modo di scalare con le mani basse sul manubrio, allunghi, scatti a ripetizione... è proprio il suo modo di pedalare che è unico. Sembra essere nato per staccare tutti gli altri in salita».

Sulla vetta del Galibier Pantani è solo, ma con lui ci sono due avversari temibili: il freddo glaciale e la pioggia battente. In vetta i secondi di svantaggio dalla Maglia Gialla sono solo dieci, ma all'improvviso - incredibilmente - arriva l'aiuto della buona sorte: Ullrich, in affanno, buca in discesa la gomma anteriore. I minuti di vantaggio diventano quattro e ai piedi dell'ultima salita, quella de Les Deux Alps, Pantani rilancia di nuovo. Sul traguardo, Jan Ullrich arriva con otto minuti di ritardo e cinque in classifica generale: il Pirata è finalmente in Maglia Gialla.

## PEDALANDO NELL'ETERNITÀ

Il 28 luglio, nella seconda tappa alpina, Ullrich e Pantani saranno ancora i protagonisti dello show. A 14 chilometri dalla vetta del Colle della Maddalena salutano il gruppetto e se ne vanno via insieme. In salita il tedesco va fortissimo e in discesa ancora di più, ma Marco - che confesserà di avere fatto molta fatica a restargli attaccato - gli lascia la vittoria sul traguardo di Albertville senza perdere un solo secondo. Mentre i giornali francesi osannano Pantani, la questione giudiziaria tiene ancora banco. Gli atleti della TVM vengono portati in ospedale per tutta la notte e obbligati ai prelievi, ancora una volta con metodi piuttosto bruschi. La diciassettesima tappa, che andava da Albertville ad Aix-les-Bains, non si corre e viene neutralizzata: i ciclisti si fermano, si tolgono il numero di gara e incrociano le gambe. Il traguardo viene tagliato simbolicamente dai corridori della TVM. Nessuno può dire con certezza che il Tour riesca a continuare. Il plotone dei corridori è spaccato in due e una parte è decisa a fermare la corsa. Anche Pantani, in Maglia Gialla, è al centro della protesta, nonostante i rischi di farsi scappare dalle mani un successo epocale. Cinque squadre spagnole - Once, Banesto, Vitalicio, Riso Scotti e Kelme - si ritirano. Però, alla fine, la Grande Boucle riparte.

Ormai pochi chilometri separano il Pirata dal leggendario Fausto Coppi, autore dell'ultima doppietta italiana Giro e Tour nel 1952, ma prima di Parigi c'è un'altra prova impegnativa. È il primo agosto, il giorno della tappa di Le Creusot: 52 chilometri a cronometro. Marco Pantani ha un vantaggio rassicurante nei confronti di Ullrich ma le corse contro il tempo sono sempre state il suo punto debole. Il tedesco va come una locomotiva e nei lunghi rettilinei spinge rapporti poderosi. Pantani, invece, pedala agile, perché per lui è una tortura. Basterebbero una foratura o un incidente meccanico per mandare tutto a monte e la pioggia non aiuta. Sul traguardo, Ullrich stacca Pantani, terzo, di 2'35", un tempo non sufficiente a scavalcarlo. Fatti i debiti scongiuri, il Tour

è nelle mani del Pirata! Il giorno dopo è una passerella trionfale. Sugli Champs Elysées tutti i corridori si tingono i capelli di giallo e si mettono l'orecchino: Marco Pantani ha vinto il Tour de France, 33 anni dopo Felice Gimondi, centrando una doppietta epocale.

Pochi, molto pochi sono quelli che sono riusciti nell'impresa di vincere nello stesso anno Giro e Tour e i loro nomi sono Fausto Coppi, Jacques Anquetil, Eddy Merckx, Bernard Hinault, Stephen Roche, Miguel Indurain: leggende nel mondo del ciclismo. Pantani è uno di loro, per il momento l'ultimo ad avercela fatta. La sua è la vittoria più vicina, quella che in molti hanno ancora negli occhi. Una vittoria arrivata dopo anni di vicende sfortunate e seguita da un epilogo che nessuno avrebbe mai voluto vedere. Proprio per questo, il Pirata resterà per sempre nel cuore di tutti gli appassionati, quelli che hanno sofferto e gioito con lui nei trionfi che l'hanno consegnato all'eternità.

## QUEL GIRO MALEDETTO DEL 1999

Le imprese di Marco Pantani fanno innamorare di nuovo gli italiani del ciclismo e sembra di essere ritornati ai tempi d'oro di Fausto Coppi, quando le grandi corse a tappe rubavano la scena persino al campionato di calcio. E poi, quello che affascina i tifosi, è la sua capacità di reagire a tutte le avversità. Pantani è un simbolo di tenacia e forza di volontà, anche se ne ha già passate tante e ha solo 28 anni, il suo regno sembra solo all'inizio quando comincia il Giro d'Italia del 1999.

Tutti gli occhi sono puntati su di lui e proprio sul primo arrivo in salita, all'ottava tappa sotto al Gran Sasso, la scena è quella che i tifosi speravano... con un assolo dei suoi, il Pirata vince e conquista la Maglia Rosa.

Pantani non teneva banco solo con le vittorie, ma si faceva anche portavoce del gruppo per la questione dei controlli antidoping. A nome di tutti disse che si sarebbero accettati i controlli

dell'Unione Ciclistica Internazionale, ma non delle altre federazioni, a cui il CONI aveva dato il consenso, che andavano a svegliare i corridori anche alle tre della notte... brutta storia, sapendo come andarono poi le cose per Marco.

È un Giro a due facce quello del 1999 per Marco Pantani, da un lato c'è l'affetto della gente, l'entusiasmo che lo circonda lungo le strade.

Dall'altro, c'è il fastidio sempre maggiore che sente attorno a sé nell'ambiente del ciclismo e forse, come vedremo più avanti, non solo nell'ambiente del ciclismo.

Intanto il giro va avanti, la situazione in classifica a otto tappe dal termine vede Pantani in Maglia Rosa con 53 secondi di vantaggio su Paolo Savoldelli, Ivan Gotti a 1 minuto e 21, e Jalabert a 1 minuto e 45. In arrivo ci sono anche le tappe più dure, quelle in salita, quelle preferite da Marco.

Nessuno potrà mai dimenticare la sua impresa sulla salita di Oropa, una delle pagine più belle del ciclismo moderno, l'ultima pagina di Pantani col cuore leggero.

È il 30 maggio del 1999, Pantani vola come un angelo.

Si corre la quindicesima tappa da Racconigi al Santuario di Oropa, Pantani è in Maglia Rosa. Al traguardo mancano poco più di 8 chilometri e il gruppo di testa sta viaggiando a tutta velocità, quando ai piedi dell'ultima salita - quella di Oropa appunto - salta la catena della sua bicicletta. Pantani deve fare tutto da solo, l'ammiraglia è rimasta indietro e passano secondi lunghissimi. Il momento è decisamente critico e, quando il Pirata riparte, ha ormai perso più di 40 secondi.

Tutta la Mercatone si ferma e lo aspetta, l'impresa della squadra era quella di riportarlo sui primi.

Garzelli, Velo e gli altri compagni formano un lungo serpente giallo e blu che spinge rabbioso per recuperare il tempo perduto.

Pantani inizialmente fatica a tenere il passo imposto dalla squadra, è nervoso, non ha la pedalata rotonda, è arrabbiato, la situazione gli sta sfuggendo di mano. Urla per dire a Marco Velo

di andare più piano ma, nonostante le proteste del loro capitano, i compagni continuano a tutta velocità e, trascinato da questa spinta poderosa, il Pirata comincia la sua rimonta. Raggiunge il gruppo e quando supera ad uno ad uno gli avversari, sembra che loro siano fermi.

Del resto, i compagni come Velo e Garzelli non avrebbero potuto attaccare una corda alla bici di Pantani, e invece... questa corda c'era ed era psicologica: un compagno che ti sta vicino, un altro che ti apre la strada, un altro ancora che ti scandisce il tempo, e voilà, Pantani è salvo.

Col passare dei chilometri il Pirata si sblocca e ritrova la sua grinta, e tra due ali di folla divora la strada, si lascia alle spalle uno dopo l'altro, attoniti, tutti gli avversari, si porta sulla scia di Miceli e di Gotti che sono tra i primi, e riscatta subito. Davanti c'è solo Laurent Jalabert... raggiunge anche il francese e incredibilmente riparte... Un rullo compressore, ed ora è solo, davanti a tutti, ma continua a spingere sui pedali senza un attimo di tregua e, sotto la cupola del Santuario di Oropa, tutti i tifosi sono in delirio per l'impresa del Pirata. Il suo è un vero e proprio miracolo dello sport.

È indelebile quella sua voglia di vincere, di buttare il cuore oltre ogni ostacolo che il destino gli para davanti. Quel giorno a Oropa, Pantani mostra a tutti una meravigliosa sintesi di forza, volontà e passione, proprio i tratti che lo hanno reso uno dei campioni più amati di sempre.

Ora, in classifica, Savoldelli è secondo a 1 minuto e 54 secondi, Jalabert e Gotti sono a più di 2 minuti, ma Pantani non è ancora sazio di trionfi e vince ancora due tappe nei giorni seguenti. Vincerà all'Alpe di Pampeago e vincerà in solitaria anche a Madonna di Campiglio. Non ce n'è per nessuno.

Quando si arriva a Madonna di Campiglio ha ormai il giro in pugno, tutti gli avversari hanno un distacco di più di 5 minuti.

È la mattina del 5 giugno, tantissimi tifosi aspettano Pantani per fare festa in quella tappa che doveva andare da Madonna di Campiglio appunto all'Aprica. Quel maledetto 5 giugno 1999.

Marco è costretto a lasciare il Giro... il valore dell'ematocrito nel sangue è troppo alto.

## MONT VENTOUX E COURCHEVEL TOUR 2000

Marco Pantani pensa di essere sprofondato all'inferno: salire sulla bici diventa ogni giorno più difficile. Si barriera in casa, si nasconde, è la vittima sacrificale di un movimento in crisi; gli scandali doping degli ultimi anni hanno seriamente messo in dubbio la credibilità del ciclismo in genere. Marco sente che molte persone che prima lo osannavano ora stanno mettendo in discussione la sua carriera, i suoi giri vinti, i suoi sacrifici. Tutto questo è terribile. Lui non si dà pace, pensa di essere stato fregato. Quando esce in bici, dalle auto, qualcuno gli grida "Vai a casa, dopato!".

Chi può avere avuto interesse nel togliere la dignità a Marco Pantani? Ma bisogna andare avanti e c'è solo un modo per farlo, per potersi ancora guardare allo specchio... vincere di nuovo. Marco decide di provarci al Tour de France, il favorito d'obbligo è il campione uscente, il nuovo asso del ciclismo: Lance Armstrong.

Il primo luglio del 2000, come sempre, il Tour prende il via con una tappa a cronometro, Armstrong è un americano del Texas e negli anni '90 la sua vita ha attraversato una parabola incredibile: nel 1993, a soli 22 anni, diventa campione nazionale, e qualche mese più tardi, a sorpresa, sotto la pioggia battente di Oslo, si laurea addirittura campione del mondo.

Ma nel 1996 la sua carriera viene bruscamente interrotta dalla malattia: un cancro ai testicoli con metastasi al cervello. Armstrong non si perde d'animo e diventa per tutti un esempio per il coraggio con cui affronta la malattia, finché nel 1998 arriva la notizia che l'americano è riuscito a debellare il cancro. È come un miracolo vederlo, solo un anno più tardi, trionfare al Tour de France, passando con la Maglia Gialla sotto l'Arco di Trionfo. Al Tour del 2000 è lui l'uomo da battere.

Per Pantani non sarà facile riuscire nell'impresa e poi Armstrong era l'esempio per tutti, come persona e come atleta... esatto, in quel momento Armstrong era l'esempio per tutti.

Per Pantani invece è dura, fatica tanto, dopo la prima tappa ha già 5 minuti di ritardo, e il 10 luglio quando il gruppone è ai piedi dei Pirenei, i minuti di ritardo sono ormai 10. Finché arriva la tappa del Mont Ventoux, il leggendario Monte Calvo, reso tristemente celebre dalla morte di Tom Simpson, il 13 luglio del 1967. Il corridore fu stroncato da un collasso cardiaco. In base ai risultati dell'autopsia, concause della morte furono il caldo e le anfetamine assunte per migliorare la sua prestazione. Per questo motivo Simpson è considerato uno delle prime vittime del doping, sicuramente la più rappresentativa.

Proprio su quell'asfalto, Marco Pantani nel 2000 lancia la sua sfida a Lance Armstrong.

È l'undicesima tappa quando Marco Pantani, sul Mont Ventoux, torna ad essere il Pirata. Fa quattro accelerazioni nel giro di un chilometro, una volta rimasto solo viene raggiunto dal "capo" del Tour, e conquistano la testa della corsa. Pantani sembra quello di una volta, sembrano dimenticate per sempre le cadute, gli incidenti, lo stop per il sospetto doping. Arrivano appaiati all'osservatorio dove era posto il traguardo e Marco lo taglia per primo.

Primo sotto al traguardo, una sensazione che Pantani non provava da quel maledetto giugno 1999. Dal giorno di Madonna di Campiglio, sono passati esattamente 403 giorni, da quando è stato fermato a sole due tappe dalla fine del Giro d'Italia, togliendogli tutto, la vittoria, il rispetto, la voglia di pedalare.

La vittoria sembra un colpo di spugna, in tutto questo, ma subito dopo accade una cosa che Marco non dimenticherà mai: appena sceso dalla bicicletta, arrivano alle sue orecchie i commenti del cow boy Armstrong: "L'ho lasciato vincere".

Due giorni dopo, però, la famosa tappa di Courchevel. Il 16 luglio si corre una tappa massacrante del Tour, tre salite terribili, una dopo l'altra: Galibier, il Telegraph e La Madeleine.

La squadra di Pantani si mette in testa al gruppo, ma Marco non si sente pronto. Va dai compagni per dire di togliersi da davanti perché non è pronto, ma Marco Velo e compagni non lo ascoltano e continuano a tirare per scuoterlo e fargli capire che loro sono lì solo per lui, non solo la squadra, ma anche la gente è tutta per Pantani.

Armstrong era in Maglia Gialla e la gente ai lati della strada gridava Pantani, Pantani. Armstrong avvicina Roberto Conti e gli dice: “È una cosa incredibile, io c’ho la Maglia Gialla e la gente tifa Pantani, come mai? spiegamelo te”. E Conti gli risponde: “Lui dà delle emozioni che tu non riesci dare”.

L’incitamento del pubblico scuote Marco, che non vuole farsi umiliare di nuovo da Armstrong. Lo deve staccare per non dargli la possibilità di dire di nuovo: “L’ho lasciato vincere”.

Pantani ritrova la forza, l’impeto e il coraggio. Scatta e ai tifosi batte il cuore sempre più forte. Pantani sembra essere tornato il campione del ’98, ma Armstrong non molla. A un certo punto scatta l’americano e Marco dietro, poi altro scatto di Armstrong e Marco ancora lì, poi va davanti il Pirata. Marco confesserà che se Armstrong avesse fatto un altro solo scatto lui avrebbe mollato. Però il falsopiano è vicino, Marco lo affianca, guarda l’avversario e gli scatta in faccia, proprio prima del falsopiano.

A 5 chilometri dall’arrivo lo scatto decisivo e il tempo, come per magia, sembra tornare indietro. Per la prima volta in tutto il Tour Armstrong non risponde, l’americano arranca, mentre Pantani con quella sua straordinaria danza sui pedali, sembra cancellare in un attimo mesi e mesi di fango, di insinuazioni, di malignità. Insomma, un’impresa straordinaria: arriva da solo al traguardo di Courchevel.

Pantani, però, non può sapere che quella sarà la sua ultima vittoria da professionista. In sei giorni ha battuto due volte il campione americano. Se la prima era stata macchiata da quel “L’ho lasciato vincere” di Armstrong - l’ultima spiaggia di chi perde... - sulla seconda non ci sono dubbi.

Due giorni dopo Pantani sarà costretto a ritirarsi dal Tour per un improvviso attacco di dissenteria, mentre il cow boy procede in carrozza fino a Parigi, festeggiando il secondo di quelli che diventeranno sette Tour consecutivi. Si chiude così la favola del buono che ha sconfitto la malattia, contro il cattivo... Pantani, il dopato... ma oggi sappiamo che le cose non andarono così!

Dopo il suo ritiro dal ciclismo, prove schiaccianti hanno costretto Lance Armstrong a confessare l'uso sistematico di sostanze dopanti nel corso di tutta la sua carriera. I suoi 7 titoli al Tour de France sono stati revocati e cancellati per sempre, compreso quello del 2000. Sappiamo invece che Pantani non è mai stato squalificato per doping. Eppure in quegli anni quello che si scatenò è un vero accanimento: sono ben 7 le procure che indagano contro di lui, anche se nessuna di queste arriverà mai a una condanna definitiva.

Ve lo ripeto, Armstrong è stato squalificato, ha confessato. Marco Pantani non è mai stato condannato, non è mai stato trovato positivo ad alcun tipo di doping. Non è una difesa: è solo la narrazione dei fatti. Pantani si sente perseguitato, ma partecipa ancora al Giro del 2001 e a quello del 2002. La gente lo aspetta per applaudirlo come ai vecchi tempi. A Pantani però non basta, è convinto che chi prima lo ha osannato ora non ha più fiducia in lui... e continua a ripetere a quelli che gli sono vicini "mi hanno tolto la dignità, io ero un orgoglio per i bambini, per gli anziani e ho dedicato una vita per essere quello."

Il colpo del ko arriva il 17 giugno del 2002, quando il Pirata subisce una nuova squalifica per via di una siringa con residui di insulina, che sarebbe stata trovata nella sua camera d'albergo durante il Giro d'Italia del 2001. Otto mesi di squalifica. L'anno dopo Pantani viene assolto perché il fatto non sussiste e la squalifica revocata, ma nel frattempo viene inghiottito dal buco nero della depressione. Gira la voce che abbia iniziato a fare uso di cocaina.



---

CAPITOLO XXIV

**IL SOLDATO CARLO BERTI  
E L'AIRONE**





## QUANDO COPPI CADDE A PRIMOLANO

Questa è una storia con due protagonisti, due persone lontanissime tra di loro, che in comune non ebbero mai nulla o quasi... a parte trovarsi nello stesso luogo, nello stesso momento, in un giorno di inizio giugno nel lontano 1950. A dire il vero i protagonisti sono tre, e mi ci metto pure io, un bambino di undici anni a cui piacevano tanto le favole.

Questa è una storia che ha cambiato la vita a colui che questa storia sta scrivendo, dal cui germe è nato questo libro. Ma andiamo a conoscerne i protagonisti e le loro vicende.

## NONNO CARLO

Soldato Carlo Berti, fanteria d'assalto, guardiano e responsabile dal faro di Lubiana (Koper Capodistria), dove aveva il compito di puntare le navi tedesche in modo da renderle visibili nella notte e naturalmente vulnerabili all'artiglieria alleata. Fu prelevato durante la notte, nel pieno della sua azione sulla torre dalle S.S. e deportato al campo di Flossenbürg, destinato a morte sicura ed esemplare.

Era bravo il soldato, aveva orecchio, sentiva le navi nemiche da lontano e si distinse per via di quelle quattro imbarcazioni tedesche fatte affondare con annessi equipaggi, grazie al suo lavoro di puntatore. Sarebbe dovuto morire in modo pubblico e cruento il soldato Carlo Berti, quella era la fine destinata a chi si permetteva di sabotare una qualsiasi azione della Wehrmacht: doveva morire davanti a tutti.

Quel terribile campo di concentramento si trovava a metà strada tra Norimberga e Praga e dai sopravvissuti si sono sentite tante, troppe storie di torture, di sevizie di dolore e morte. Innu-

merevoli furono le testimonianze di avvenimenti raccapriccianti sugli orrori di Flossenbürg.

Nel campo agiva, tra gli altri, un piccolo sergente SS 53enne, un certo Karl Weihe, un sadico sessuale che si macchiò di numerosi delitti e atrocità. Impiccò personalmente donne incinte e bambine, sparava in testa a così tanti deportati che la pistola talvolta si surriscaldava e si inceppava; dopo i massacri correva al bordello del campo perché la vista del sangue lo eccitava. A Natale 1944, fece erigere un albero di Natale nel piazzale dell'appello, decorandolo con una forca a cui fece impiccare due prigionieri con grossi sacchi di carta colorati sulla testa. Gli piaceva insultare fortemente chi stava per essere ucciso; tra l'altro sporcava e stracciava davanti a loro persino le foto dei loro cari. Amava assassinare i deportati appendendoli a ganci da macellaio. Al termine del conflitto riuscì a far perdere le sue tracce.

Il campo fu liberato dalle truppe USA della 90<sup>th</sup> divisione, lunedì 23 aprile 1945 e vi si trovavano ancora 1.500 prigionieri, per lo più malati o impossibilitati a muoversi.

Mio nonno Carlo tornò a casa dopo 22 giorni a piedi, fino al confine con l'Italia. Al suo ritorno pesava 38 chilogrammi, ma almeno riuscì a scampare a quel martirio che si sarebbe dovuto consumare due giorni dopo la liberazione del campo.

Martedì 15 maggio, quando apparve nel cortile di casa, la meraviglia fu enorme: mia nonna Irma svenne e mio padre che aveva quattro anni non lo riconobbe. Del resto, non l'aveva mai visto prima; quando nonno partì, la nonna era in dolce attesa.

Tutti pensavano che fosse morto, ci fu una grande festa... ma una buona parte dell'anima del soldato Carlo Berti era morta per davvero e rimase lì, tra gli orrori della Baviera.

Dopo il suo ritorno, non fu più lo stesso, non riuscì a raccontare quasi nulla della guerra, rimase così introverso che parlava davvero poco. Era diventato taciturno e rimase sempre piuttosto triste fino alla sua morte, che avvenne il giorno di Natale 1986.

Anche nonna Irma era sempre molto silenziosa e cupa, ma solo durante l'assenza del marito. Del resto, si stava suo malgrado rassegnando a un triste futuro di vedovanza, un bambino piccolo da crescere, i campi da lavorare e i turni massacranti alla filanda.

Quando il nonno ricomparve improvvisamente dal viaggio d'oltralpe, dopo il sussulto della prima ora, la nonna divenne incontenibile, una furia, sempre di buon umore, sempre disponibile con tutti, sempre felice, lo giuro: sempre!

Lei visse quasi cent'anni e ci lasciò in un giorno d'estate del 2008, con il sorriso sulle labbra.

Dopo la morte del nonno, la nonna mi fece da babysitter, in quanto i miei genitori erano impegnati tutto il giorno nel laboratorio di sartoria di mio padre. Molte volte, ad accompagnarmi a letto era proprio lei, nonna Irma. E per farmi addormentare, mi raccontava spesso la classica storiellina della bambina timida e sprovveduta, che si chiamava Cappuccetto Rosso. Poi ci metteva il solito cestino, un sentiero nel bosco, un lupo e una vecchietta antipatica e schizzignosa.

Quella storia mi faceva sempre addormentare, così come quella dei tre porcellini, che alla fine si facevano giustizia privata ustionando il povero lupo sfigato... e affamato. Però, che bello che era sentire la voce della nonna, le storielle erano sempre le stesse e io le sapevo tutte a memoria, ma quello che mi piaceva, era la sua voce calda, che cominciava a raccontare e parlava, parlava, finché non vedeva i miei occhietti che piano piano si chiudevano. E allora anche la sua voce iniziava lentamente a calare, finché non mi addormentavo del tutto.

Nonno Carlo invece le favole non me le raccontava mica, non gli ho mai sentito usare un'allegoria o una similitudine e quei pochi discorsi che faceva, erano solo di ordine pratico e pure piuttosto ermetici... finché un pomeriggio di metà maggio del 1978, nel giorno in cui il Giro d'Italia passava da casa nostra, il nonno mi guardò negli occhi e mi disse "Siediti, che ti racconto di quella volta che ho visto Coppi". Non riuscivo a crederci e l'emozione

era tanta. Era la prima volta che mi capitava una cosa simile.

La storia era questa.

La sera del primo giugno del 1950, nonno Carlo aveva saputo del passaggio del Giro al bar del paese. Del resto, lui seguiva solo il pugilato, ma gli amici gli proposero di andare l'indomani a vedere un passaggio della carovana del Giro d'Italia. Ci sarebbero andati in bicicletta, tanto più che il giorno successivo, appunto, ricorreva la festa della Repubblica.

La tappa partiva da Vicenza per arrivare a Bolzano passando per Bassano del Grappa e il gruppo di amici programmò di posizionarsi in zona Primolano. Una sgambata di una cinquantina di chilometri, una bottiglia di vino a testa, salami, formaggio, tanto entusiasmo e giro organizzato.

## ANGELO FAUSTO COPPI

Fausto Coppi arriva al Giro d'Italia del 1950 con la piena consapevolezza di essere il più forte corridore al mondo. Sapeva di essere il favorito in quel Giro, ma non sentiva il peso dei pronostici, era sereno. Quando un uomo prende coscienza dei suoi mezzi e delle sue potenzialità è la volta che diventa imbattibile, una macchina da vittoria, niente lo può fermare... a meno che, non ci si metta di mezzo il destino beffardo.

Proviamo a capire, allora, quali erano i motivi che hanno fatto arrivare Coppi in un simile stato di grazia, tanto da sentirsi invincibile, a quel Giro d'Italia del 1950.

Possiamo, intanto, affermare che il 1949 fu l'anno della consacrazione di Coppi a "Campionissimo".

La prima vittoria arriva con la classica d'apertura, la Milano-Sanremo, dove Coppi, con un attacco sul Capo Berta, arriva in solitaria infliggendo 4'17" al secondo arrivato, Vito Ortelli.

L'8 maggio vince il Giro di Romagna, con 3'50" su Magni e 10'30" su Bartali.

Il Giro d'Italia è un autentico trionfo, coronato dalla fuga più bella di tutti i tempi, quella Cuneo-Pinerolo e i suoi 192 chilometri di fuga attraverso la Maddalena, Vars, Izoard, Monginevro e Sestriere. Quel 10 giugno Mario Ferretti, all'inizio della telecronaca pronunciò la famosa frase: «Un uomo solo è al comando; la sua maglia è bianco-celeste; il suo nome è Fausto Coppi». Bartali arriverà secondo a quasi 24 minuti e Cottur terzo a 38.

Dopo il Giro, Fausto Coppi partecipa per la prima volta al Tour de France e lo vince diventando il primo uomo nella storia a fare accoppiata Giro-Tour nella stessa stagione. Soltanto altri sei corridori ci riusciranno. Poi, a Copenaghen, nel campionato del mondo su strada in agosto, si guadagna la medaglia di bronzo, in una prova che vedeva favoriti i velocisti puri.

Pochi giorni dopo, sempre in Danimarca, vince il Campionato del Mondo di inseguimento su pista e poi ancora il Giro del Veneto, la maglia tricolore su strada e il Giro di Lombardia con una prorompente progressione a 56 chilometri dall'arrivo, relegando Ferdi Kübler a 2'52", con la media record.

Gianni Brera scriverà di lui su *La Gazzetta dello Sport*: «Un'invenzione della natura per completare il modestissimo estro meccanico della bicicletta».

La stagione 1950 parte subito di slancio e alla Milano-Sanremo Coppi è il favorito numero uno. Arriva solo quarto a causa di una foratura sul Capo Berta, lasciando così via libera a Bartali per il suo quarto trionfo alla classica di primavera.

Il Campionissimo si rifà subito dopo, vincendo il Giro di Reggio Calabria, ma sarà al Nord Europa che darà il meglio di sé.

Alla Parigi-Roubaix l'ormai "Campionissimo" va all'attacco al rifornimento di Arras. Stacca tutti a 45 chilometri dall'arrivo e trionfa con 2'41" su Maurice Diot e 5'24" su Fiorenzo Magni. In onore a quella straordinaria vittoria, Tullio Campagnolo dedicherà a Fausto il nuovo cambio della casa vicentina - il Parigi-Roubaix, appunto - che sarebbe stato il modello evoluto del cambio corsa, questa volta a una singola stecca anziché due.

Alla Freccia Vallone del primo maggio, su 200 corridori ne partirono solo un'ottantina. Il motivo era la presenza del corridore italiano che, oltretutto, indossava la maglia tricolore e, come volevasi dimostrare, riuscì a realizzare l'impresa più memorabile di sempre. Il Campionissimo trionfò alla Freccia Vallone arrivando da solo, con 5'05" sugli immediati inseguitori (secondo fu il belga Raymond Impanis), a chiusura di una fuga di 100 chilometri.

Arriviamo così al Giro d'Italia del 1950, con i favori del pronostico e la consapevolezza di essere la testa di serie numero uno.

## 2 GIUGNO 1950. L'INCONTRO

Ore 5 del mattino, nonno Carlo e altri cinque suoi amici, capitanati da Gino Francia, detto "Messiè", partono da Onara di Tombolo in direzione Primolano per vedere il passaggio del Giro D'Italia e fare un pic-nic all'aria aperta, in collina.

Otto bottiglie di Clinto, quattro salami, mezzo chilo di formaggio Asiago e tanta voglia di stare insieme, questo era il bagaglio che legarono alle biciclette con degli spaghi rudimentali. Pedalarono fino a Bassano del Grappa, e poi imboccarono la strada lungo il fiume Brenta che li portava a Primolano, seguendo lo stesso percorso dei ciclisti che sarebbero passati qualche ora dopo.

Decisero di piazzarsi lungo la salita di quelle famose Scalette di Primolano, un'antica via Romana dove, tra l'altro, sorge un fortino italiano di fine Ottocento, o per lo meno quel che ne resta.

I ragazzotti arrivarono sulla salita, dove la strada cominciava a spianare, verso le otto ed ebbero tutto il tempo di piazzarsi con comodo e bere un paio di bottiglie di quel Clinto che producevano loro stessi. Per dirla tutta, a fine giornata il vino non bastò e ne comprarono altre quattro bocce da un venditore ambulante che passò di lì con un carrettino.

E passiamo alla cronaca della corsa, che ormai manca poco all'incontro dei due protagonisti.

Si sta correndo la nona tappa che va da Vicenza a Bolzano, il giovane svizzero Hugo Koblet è in Maglia Rosa e Coppi è quarto a 3'38" ma è tranquillo, perché quello che li aspettava quel giorno era il classico tappone dolomitico, da brividi. C'erano da fare il Passo Rolle, il Pordoi e il Gardena e nessuno scommetteva una lira su quel ragazzino elvetico che si pettinava ogni quarto d'ora. Coppi e Bartali, a dir loro, avrebbero potuto riprenderlo quando volevano. Almeno così pensavano tutti.

E così il gruppo attraversa compatto decine di paesetti, giocando a rimpiazzino col Brenta. Pove, Solagna, San Nazario, Carpanè, San Marino. Nei pressi di Cismon, s'invola Guido De Santi, in cerca di un po' di gloria. Il suo vantaggio aumenta tra il disinteresse generale. È triestino come Giordano Cottur, compagno di allenamenti sulle aspre stradine friulane.

Coppi però cade alle porte di Primolano. La ruota scivola, il manubrio gli sfugge di mano: si ritrova a terra. Volo senza conseguenze. Risale lesto in sella, non perde secondi preziosi. La corsa è ancora tranquilla.

Ecco le scalette di Primolano, un antipasto di salita. Quattro rampe secche, con le curve in pavé. Sopra c'è mio nonno con i suoi amici che aspettano. Nel frattempo, De Santi ha messo tra sé e gli inseguitori quasi un quarto d'ora.

Il plotone si sgrana e Coppi in salita supera all'esterno il gruppo per prendere la testa della corsa e organizzare il rientro sul triestino. Intanto i sei ragazzi vedono arrivare dalla pianura i ciclisti. Sono tantissimi i "girini", tutti colorati, non si riesce a distinguerli bene. Sullo spiano hanno già preso una certa velocità quando, proprio davanti a nonno Carlo e a Messiè, un corridore cade rovinosamente a terra.

Nonno Carlo fa un balzo di 5 metri e tenta di aiutarlo ad alzarsi, ma non ha il coraggio di toccarlo, quello sembra essere svenuto. Subito dopo, arriva l'ammiraglia del direttore di corsa Giuseppe Ambrosini con il dottor Campi.

"È caduto Coppi" gridano tutti.

## PER LA CRONACA ANDÒ COSÌ

Coppi stava risalendo il gruppo ed era a ruota di Armando Peverelli, gregario di Vito Ortelli nell'Atala-Pirelli che, per evitare un'auto parcheggiata, scartò bruscamente. Peverelli aveva l'occhio sinistro parecchio compromesso a causa di un sasso schizzato gli addosso durante il Tour dell'anno prima. Fatto sta che non si accorse che Coppi lo stava superando e così, un po' per evitare l'auto e un po' perché non vedeva chi sopraggiungeva da dietro, divenne la causa del disastro. Un ostacolo improvviso, impossibile da evitare, non c'è tempo di reagire. Coppi piomba sull'asfalto pesantemente. Sviene.

I corridori della Bianchi sono attorno a Fausto ferito, lo circondano premurosamente, in attesa dell'ambulanza della Croce Bianca con il dottor Campi.

Coppi riprende i sensi e vorrebbe risalire in bici. Lo sollevano, provano a rimetterlo in sella, ma non riesce a starci. Il dolore all'anca è violento, da togliere il respiro. Campi intuisce.

La frattura è più grave del previsto. L'ambulanza lo porta in mezz'ora all'ospedale Santa Chiara di Trento. Le radiografie sono impietose: triplice frattura del bacino. Addio Giro.

Quel Giro d'Italia lo vinse poi Hugo Koblet e fu il primo straniero della storia a imporsi alla corsa rosa. Contrariamente ai pronostici dimostrò di essere l'astro nascente del ciclismo mondiale.

Era in corso l'anno Santo e Pio XII ricevette i corridori all'ultima tappa, che arrivava a Roma.

E quella maledetta Vicenza-Bolzano?

In quella faticosa tappa s'impose Gino Bartali. Proprio così, il toscanaccio che vince nel giorno in cui Coppi capitola. Certo, nulla da eccepire, è giusto così, però... ironia della sorte, Bartali non vincerà mai più una tappa al Giro d'Italia dopo quel giorno.

C'è una leggenda intorno a quell'incidente che tenne Fausto Coppi lontano dalle gare per un bel po'.

Si narra, che il direttore sportivo della Bianchi, Giovanni Tra-

gella, appena dopo la fine della corsa si sia precipitato da Bolzano all'ospedale di Trento per constatare le condizioni di Fausto. Lì incontrò i medici specialisti, che lo presero in cura: i dottori Belli, Pazzi e Pergher. Questi comunicarono al direttore sportivo l'impetosa diagnosi di rottura del bacino in tre punti e la necessità di almeno quattro settimane di ricovero. Tragella entrò nella stanza d'ospedale e vide Fausto piangere a dirotto; era disperato, non era la prima volta che si fratturava, ma stavolta era diverso.

Si dice che Coppi, imprecando, continuasse a chiedere a Tragella come mai ogni volta che lui cadeva succedeva si rompesse sempre qualche osso, mentre invece quando cadeva Bartali, due cerotti e via, quando cadeva Magni, un po' di tintura iodio e via... Fausto era distrutto, nel fisico e nell'anima.

Allora Tragella, guardando negli occhi il suo campione, gli disse: "Caro Fausto, le ossa di Bartali e Magni sono ossa forti, quelli sono nati per correre, le tue ossa invece sono molto più fragili, sono come quelle degli uccelli, tu sei nato per volare." E da quel giorno Fausto Coppi fu per tutti *l'Airone*.

## EPILOGO

Ma vi pensate? Coppi che cade proprio davanti a mio nonno e lui dopo tanti anni di non storie, di non dialoghi, di interminabili silenzi, racconta questa storia al sottoscritto, un marmocchio di undici anni: ma, caspiterina! Sì, vabbè Cappuccetto rosso e i tre porcellini, bello tutto, ma quelli mica erano esistiti!

Coppi invece era esistito, eccome! E mio nonno lo vide cadere proprio quando stava per vincere il Giro d'Italia.

Credo che quel racconto mi abbia cambiato la vita. Quella storia poi, con il passare degli anni, me la feci raccontare almeno un centinaio di volte e non tanto per il racconto in sé, che ormai avevo imparato a memoria, quanto per l'emozione che traspariva nella voce e negli occhi di nonno Carlo. Ed ora, eccomi qua, a

scrivere e raccontare di uomini in bicicletta. Sapete cosa vi dico? Credo che tutto sia nato quel giorno, quel 20 maggio del 1978, quando mio nonno mi regalò l'unica storiella che aveva tenuto fino ad allora nel suo cuore. Grazie, soldato Carlo Berti!



---

PARTE SECONDA

# STRADE MALEDETTE







---

CAPITOLO XXV

**LE ORIGINI  
DEL TOUR DE FRANCE**





## 1903: NASCE LA GARA CICLISTICA CHE AVREBBE CONQUISTATO E TORMENTATO GENERAZIONI DI SPORTIVI

Il Tour de France è da sempre la corsa a tappe più amata, detestata, denigrata, derisa, ma sia chiaro: non può esistere un luglio senza il Tour. Non è pensabile. Né le guerre né il virus del doping sono riuscite a ucciderlo; il Tour è immortale.

Henri Desgrange, con non poca fatica, ne fu il creatore e lo diresse poi fino al 1939. È proprio a lui che dedicheremo le prossime righe, a lui e a quel signore che gli fece passare più di una notte insonne.

Più di 12.000 corridori, fino ad ora, hanno solcato le strade della Grande Boucle, e non esiste ciclista che non abbia sognato almeno per un attimo di indossare quella dannatamente agognata Maglia Gialla. La corsa francese, nel corso delle sue infinite edizioni, ha visto passare campioni di ogni genere, sprezzanti del pericolo, scalatori purosangue, impavidi velocisti, passisti infaticabili e corridori maledetti. Una storia infinita, quella del Tour, che, come tutte le storie, comincia dall'inizio.

### INIZIA LA LEGGENDA

La prima edizione viene disputata nel 1903 e le sue radici si collegano all'affare Dreyfus, uno scandalo politico che divise la Francia in due (ma questa è un'altra storia). Fatto sta che, a proposito di ciclisti maledetti, il primo tra tutti fu proprio lui, l'ideatore della corsa stessa: l'avvocato Henri Desgrange, un uomo fiero che il padre voleva notaio. Ma lui, dopo aver assistito ad una Bordeaux-Parigi nel 1891, ne rimane stregato. Si licenzia in tronco dallo studio notarile dove stava facendo il praticante e decide di passare tutto il suo tempo in sella a una bicicletta.

Nel 1893 stabilisce il primo record mondiale di distanza sull'ora alla media record di 35,32 chilometri. Vincerà poi innumerevoli corse, il giovane Henri, e durante la sua carriera sportiva riesce a fissare ben 12 record mondiali su pista. Successivamente diventa giornalista e poi uomo d'affari, e nel 1900 diviene direttore del quotidiano sportivo *L'Auto*, giornale che organizzerà appunto il primo Tour de France sotto la sua direzione.

Tutti sanno che la Grande Boucle è lui, Desgrange, con i suoi due baffi enormi e fieri. Arrogante, autoritario, a volte sprezzante, egli regola la corsa nei minimi particolari, tronca i contrasti, modifica i regolamenti. Insomma, comanda lui.

«Ricordatevi bene quello che sto per dirvi: di una schiappa io posso farne un campione e di un campione una schiappa», dice.

Il primo vincitore della corsa francese fu Maurice Garin detto "Lo spazzacamino", ma in quella prima edizione correva un certo Hippolyte Aucouturier che, a proposito di ciclisti maledetti, era soprannominato "Le Terrible", vincitore tra l'altro di due delle sei tappe in programma e trionfatore nella Parigi - Roubaix del 1903, quando per la prima volta si entrò nel velodromo (e vinse poi anche l'edizione successiva).

È forte Hippolyte, con quel ghigno poi che incute timore e rafforza la nomea di "terribile". Una determinazione tanto feroce da farlo andare ben oltre gli sforzi richiesti dalle corse. Fu proprio l'ideatore del Tour de France, Henri Desgrange, a dargli questo soprannome: del resto aveva l'aspetto del protagonista cattivo che si vedeva al cinema muto: era aitante, rozzo, immune alla fatica, possente e negligente quanto basta, ma amato dalla folla. Vestiva con una maglia a bande rosse e blu, portava in giro un mustacchio e un piglio che avrebbe intimidito anche il più sanguinario dei briganti dell'epoca.

Le Terrible spargeva chiodi al suo passaggio. Le Terrible se era in fuga con un avversario, poi, era molto probabile che l'altro rimanesse vittima di un incidente, perché anche i suoi tifosi erano per così dire un tantino "terribili".

## LE NOTTI DEL 1904

La seconda edizione del Tour - ma in realtà tutta la stagione ciclistica del 1904 verrà ricordata come *l'annus horribilis* del ciclismo - fu un'interminabile litania di scandali, di astuzie e di colpi bassi di ogni genere.

Parte delle tappe si svolgeva durante le ore notturne e una notte, lungo Col de la Republique, una folla compatta armata di bastoni blocca all'improvviso la marcia dei corridori. Lascia passare solo il campione locale André Faure, poi somministra randellate agli altri concorrenti per rallentarli. Ci vorranno dei colpi di pistola sparati dagli uomini al seguito della corsa, tra cui il patron della corsa stessa, per permettere al plotone di proseguire. E pensare che Henri Desgrange si vedeva come il promotore della "crociata morale dello sport ciclistico".

A quell'edizione si vide di tutto. La gara è costellata di irregolarità: concorrenti che spargono chiodi, corridori che salgono sul treno o in automobile per superare parte del percorso, qualcuno che inverte i numeri di gara per ingannare i controllori o ancora accordi di sottobanco tra atleti. Insomma, Desgrange è costernato e in preda allo scoraggiamento più totale. All'indomani dell'arrivo scriverà su *L'Auto*: «Il Tour de France è finito e la sua seconda edizione sarà stata, temo, anche l'ultima. Resterà ucciso dal suo successo, dalle passioni cieche che ha scatenato, dalle offese e dagli sporchi sospetti che ci ha procurato da parte di ignoranti e mascalzoni».

Ma l'inventore del Tour non ha ancora pronunciato l'ultima parola. Per prima cosa decide che in futuro i corridori non pedaleranno più in piena notte, dato che l'oscurità è propizia ai colpi più ignobili. Inoltre, fa squalificare puramente e semplicemente, a più di quattro mesi dalla fine del Tour, i primi quattro corridori della classifica generale, tutti riconosciuti colpevoli di imbrogli. La vittoria va allora al quinto arrivato, Henri Cornet, appena ventenne e a tutt'oggi il più giovane vincitore della storia del Tour.

Bruno Roghi, grande giornalista de *La Gazzetta dello Sport*, descriveva Desgrange come un ineffabile vecchietto che, per il gusto luciferino di proporre ai suoi corridori le montagne più aspre e le fatiche più disumane, godeva degli epiteti che gli venivano rivolti. A scelta: «nonnino sanguinario», «aguzzino di forzati», «massacratore di atleti» e così via.

Il papà del Tour in effetti era un purista, diffidente e conservatore. Le biciclette delle prime edizioni allora, volenti o nolenti, dovevano essere ed erano più o meno tutte uguali: freno a tampone o a contropedale, pignone fisso, telai in ferro e borse piene di attrezzi per le riparazioni in corsa per la tranquillità e la gioia del patron, che aveva, tra le altre cose, deciso di proibire tassativamente, qualsiasi tipo di assistenza meccanica esterna ai poveri forzati della strada, l'ordine fu perentorio "autonomia totale!"

## IL 1907 LIBERA LA RUOTA

Nella quinta edizione, nel 1907, comparve nella lista degli iscritti un nome che avrebbe fatto passare più di una notte insonne a monsieur Desgrange: un certo Emile Georget, un giovanotto della Loira soprannominato "Le Brutal", poiché mangiava in modo spropositato ma soprattutto beveva in quantità sbalorditive un vino rosso che per i suoi sconvolgenti effetti era appunto chiamato Le Brutal.

A quel Tour de France, il giovane, ottenne ben sei vittorie di tappa e sembra non solo per merito della sua indiscussa classe, ma anche grazie all'utilizzo di un congegno rivoluzionario. Ebbene sì, Georget fu il primo nella storia ad aver utilizzato in una corsa ufficiale la «ruota libera».

Si trattava di un meccanismo tanto semplice quanto geniale, che permetteva alla ruota posteriore della bicicletta di girare liberamente quando il ciclista smetteva di pedalare, figuriamoci il beneficio che ne traeva il povero corridore, soprattutto in discesa

che invece con il pignone fisso doveva continuare a girare i pedali a ritmi vertiginosi, o al limite togliere le gambe dalle leve per poggiarle su delle staffe posizionate sulla forcella.

Un'autentica rivoluzione, insomma, ma Henry Desgrange non vedeva di buon occhio l'adozione di questo tipo di rocchetto, in quanto a suo parere, riduceva la distanza effettiva pedalata dai corridori.

Quel Tour oltretutto era orfano del campione in carica René Pottier, poiché durante l'inverno si era suicidato per amore e intanto Émile Georget, vincendo cinque delle prime otto tappe, sembrava dominare la corsa. Ne vinse poi una sesta, ma il 26 luglio, alla vigilia della decima tappa fu penalizzato di 50 punti in quanto a detta della giuria, avrebbe cambiato la bicicletta nella tappa precedente. La cosa, come sopracitato, era vietata dal regolamento, che impediva qualsiasi tipo di assistenza ai ciclisti durante la tappa.

Le regole sono regole, si sa, ma questa aveva l'odore di una punizione esemplare, comunque a Parigi vinse Lucien Petit Breton e Georget arrivò comunque terzo in classifica generale.

L'utilizzo della ruota libera, nonostante il sacrificio di Georget, si dimostrò fondamentale nella futura evoluzione della bicicletta, proviamo ad immaginare la fatica enorme di chi, partecipando alle prime lunghissime gare ciclistiche era costretto a pedalare senza sosta anche in discesa, a quei ritmi di pedalata, per non parlare poi del fatto di dover frenare resistendo alla spinta dei pedali, o in caso di curva il pericolo che incontravano i suiveurs rischiando di toccare il terreno con il pedale.

Dal Tour del 1907 andò così, con un piccolo capro espiatorio ma un grande balzo per il futuro della bicicletta.

La contrarietà di Henri Desgrange all'adozione di novità in campo ciclistico non giovò certo al progresso tecnico della bici da corsa, però all'uso generalizzato della ruota libera poi si dovette adattare suo malgrado ed accettarne l'uso da parte dei corridori per i Tour a seguire.

Venne poi il Tour del 1910, un'edizione ricca di novità per quel che riguarda il percorso, prima fra tutte l'introduzione dei Pirenei con le salite del Colle d'Aubisque, Colle d'Aspin, Col du Peyresourde e del Tourmalet.

Altra grossa novità di quell'anno fu l'introduzione del camion balais, ovvero il famoso carro scopa che dovette ospitare a fine Tour ben 69 atleti, tanti furono i ritirati dei 110 partiti da Parigi.

Le squadre ufficiali erano tre, di cui due francesi (Alcyon-Dunlop e Le Globe) e una italiana (Legnano).

Fu però nella terza tappa che si correva a Nord-Est della Francia che accadde qualcosa di sensazionale, il 7 luglio nella frazione che andava da Metz a Belfort un corridore della Legnano si presentò alla partenza con un mozzo posteriore molto particolare, in quanto dotato di doppia filettatura sul quale erano montati due rocchetti, uno per parte.

Ai piedi del Balon d'Alsace, questi scese, girò la ruota dalla parte del pignone favorevole e andò a vincere la tappa. Quel giro lo vinse poi Octavie Lapize che fu protagonista della prima e leggendaria ascensione al Tourmalet, fu quella famosa volta in cui si rivolse agli organizzatori gridando "Vous êtes des assassins! Oui, des assassins". Ma questa è un'altra storia.

Immaginiamoci l'umore del signor Desgrange, nel vedere la scena del giroruota, anche perché quel corridore della Legnano rispondeva al nome di Émile Georget, pensate un po'.

"Nooo, ancora lui!" ci piace pensare possa aver esclamato il patron del Tour. Comunque, quel giorno si assistette per la prima volta ad un cambio di rapporto in corsa, e se ci pensiamo bene, questo fatto fu qualcosa di veramente eccezionale.

Nell'edizione successiva il "giro ruota" fu utilizzato da molti corridori e dopo la pausa della Prima Guerra Mondiale questo sistema si diffuse in modo generalizzato.

Si deve comunque ricordare che il cambio rapporto non era molto frequente in corsa e di regola avveniva solo all'inizio o alla fine di lunghe salite. Per quelle brevi si tirava avanti con il rap-

porto da pianura e, se molto ripide, era cosa normale affrontarle a piedi.

Émile Georget fu un ottimo corridore. Si aggiudicò due edizioni della massacrante Bordeaux-Parigi, un'edizione della Parigi-Brest-Parigi, passò per primo in vetta al Galibier quando fu introdotto la prima volta, anche in pista si aggiudicò molte corse importanti, ma a noi piace ricordarlo per il fatto che introdusse nel 1907 la ruota libera e nel 1910 il modo di cambiare rapporto, rivoluzionando così il modo di interpretare il ciclismo, comunque tutto questo non lo rese un personaggio così riconosciuto come del resto avrebbe meritato.

Émile Georget aveva dei gran baffi, energie che con finivano mai e l'occhio sveglio di chi capiva le cose al volo, questo signore, scoprì la bicicletta che ancora il Novecento non era iniziato.

Émile Georget non era veloce, non aveva scatto in salita e in discesa tirava i freni più di altri, ma poteva correre per centinaia e centinaia di chilometri, pure migliaia, senza provare fatica, o provandone meno degli altri.

Vinse una Paris-Brest-Paris, 1.200 chilometri filati, e due Bordeaux-Paris, 600 chilometri senza sosta in carriera, e poi ancora, nove tappe al Tour de France (dove chiuse due volte terzo in classifica) e un campionato francese.

Émile Georget curava il suo aspetto in modo impeccabile. Ai ritrovi di partenza arrivava sempre con la brillantina sui capelli e molte volte ne spalmava un po' sul pettine e si dava una sistemata. Sempre si metteva un tocco di profumo prima dell'arrivo: non correva senza la sua boccettina di acqua di colonia nel tascapane. S'impomatava i baffi e si tirava su le maniche della maglietta per avere un'abbronzatura uniforme.

E a Émile Georget la vita piaceva godersela. Beveva sempre almeno un bicchiere di buon scotch che si faceva mandare dalla Scozia dopo ogni tappa, e all'epoca non era economico farsi mandare lo scotch dalla Scozia. Non si faceva mai mancare un ballo e un sigaro, raccontavano che avesse avuto più donne che peli dei

baffi. Poi però incontrò la donna giusta e, dicevano, allontanasse qualsiasi altra donna da sé. Perché in fondo, e questo lo diceva lui, “Ci sono due cose importanti nella vita: l’amore e la bicicletta”.

Si narra che l’ultimo giro in bicicletta lo fece a settantanove anni, pochi giorni prima della morte nel 1960.

Émile Georget, a parte tutto, fu l’uomo che sconvolse il ciclismo eroico e lo indirizzò verso la modernità.



---

CAPITOLO XXVI

**MILANO-SANREMO**  
**1910**





## LA MILANO-SIBERIA: LA PIÙ DURA DELLA STORIA

La chiamano la classica di primavera, è una corsa importante, ambita, difficile da interpretare, ma sognata da tutti, è il primo grande appuntamento, è la gara più lunga del panorama ciclistico, è la prima. Si parte col botto, letargo finito, non si scherza più: è la Milano-Sanremo, la più attesa.

Il clima della Riviera è mite, o almeno dovrebbe esserlo. Se pensiamo che Coppi & company ci svernavano, possiamo anche avere il legittimo sospetto che volessero farsi trovare il più pronti possibile per il tanto atteso primo grande appuntamento.

Questa corsa nacque da un'idea di un gruppo di ragazzi di Sanremo, che la proposero a un titubante Eugenio Costamagna direttore de *La Gazzetta dello Sport*, che accettò storcendo il naso, memore della figuraccia fatta due anni prima con la corsa automobilistica.

La prima Milano-Sanremo in effetti fu ideata per le automobili, ma ci impiegarono due giorni e arrivarono al traguardo solo due macchine. Così, il 14 aprile del 1907, partì la prima edizione dedicata alle biciclette.

Quel giorno, a dispetto delle più rosee previsioni meteo, pioveva al ritrovo dell'Osteria della Conca Fallata. Quell'edizione la vinse Petit-Breton, grazie a un astuto e velenoso gioco di squadra, complice il secondo arrivato, Garrigou, suo compagno alla Bianchi ai danni del Diavolo rosso, Giovanni Gerbi.

Tecnicamente, sulla carta, la Sanremo è una corsa lunga, combattuta, temuta, ma piuttosto facile dal punto di vista altimetrico, soprattutto nei primi anni, quando non s'affrontavano ancora la Cipressa e il Poggio, che furono inserite molto tempo dopo. Però l'edizione del 1910 verrà ricordata come una delle corse più dure mai disputate nella storia in senso assoluto, un'edizione tanto leggendaria quanto massacrante, ribattezzata l'indomani dai giornali

come la “Milano-Siberia”. Partirono in 63 concorrenti e arrivarono a Sanremo in 7. Andiamo con la “fredda” cronaca (fredda in tutti i sensi).

Milano, domenica 3 aprile 1910. Il ritrovo è fissato al piazzale del ristorante Stabilini, i primi spettatori cominciano ad arrivare già verso le quattro del mattino e, pagando una lira, possono assistere alla riunione dei corridori e alle operazioni preliminari. L'aria è freddissima e il cielo è talmente nero che sembra il preludio dell'apocalisse. Gli spettatori sono comunque tantissimi e paganti.

Ore 5: tutti i corridori hanno ritirato il numero rosso da attaccare alla schiena e sono pronti all'appello di Alessandro Brambilla (tranquilla è solo un caso di omonimia) de *La Gazzetta dello Sport*. In realtà sono 73 i ciclisti alla partenza, ma dieci di loro, già piuttosto infreddoliti, decidono di tornarsene a casa. Nel frattempo giungono notizie che sul Turchino sta nevicando. Tra i non partiti ci saranno anche François Faber e Giovanni Gerbi, e questo fatto la dice lunga.

Ore 5.30: sotto una pioggia fredda e finissima, i corridori da Porta Genova vengono scortati dalle automobili de *La Gazzetta* e si portano il località Conca Fallata per la partenza ufficiale, che avviene alle 6 precise.

Il belga Cyrille Van Hauwaert attacca tutti fin da subito, ma il gruppo non gli dà troppo spazio e attacca nuovamente nei pressi del ponte di barche che attraversa il Po e riesce a sgranare il gruppo. Intanto la pioggia sta lasciando il posto al nevischio.

A Voghera il gruppo è costituito da una ventina di unità. Intanto Rossignoli, Cuniolo, Beni e Petit-Breton hanno espresso l'intenzione di ritirarsi, sono intorpiditi e vanno avanti a stento. Il francese della Legnano, Maurice Brocco, in mezzo a tutte quelle buche spezza di netto il reggisella, cade e fortunatamente rimane illeso. Il ritiro, però, è inevitabile.

Nei pressi di Tortona il gruppo rallenta vistosamente a causa delle rotaie del tram che si intrecciano infidamente in una curva

e Van Hauwaert ne approfitta per attaccare nuovamente, ma stavolta si porta dietro Octave Lapize ed Ernest Paul, tutti e tre della corazzata Alcyon.

Quel giorno Cyrille Van Hauwaert non ha nessuna intenzione di fare gioco di squadra. Lui corre con la maglia di campione belga, e la Sanremo l'aveva vinta due anni prima, ora vuole ripetersi, si sente forte e vuole staccare i compagni di fuga, anche se sono della sua stessa squadra.

A Ovada si presenta solo, la neve sta già ricoprendo la strada, Lapize e Ganna sono a tre minuti, Paul a 5'. Quindi Christophe e Trousselier a 10', un gruppetto con Borgarello e Pavesi a 13'. In gara sono rimasti solo una trentina di coraggiosi, la temperatura è calata molto e il clima è siberiano, ma il peggio deve ancora venire. Le poche auto al seguito, faticano più delle biciclette.

Persino la potente vettura ufficiale de *La Gazzetta*, una Napier 60 HP, guidata dall'esperto pilota Giulio Piccolo, trova parecchi problemi a superare lo zoccolo di neve che nel frattempo si è formato sulla carreggiata a causa della tormenta. A bordo ci sono il giornalista Giulio Korner de *La Stampa* e il patron Armando Cougnet.

La salita del Turchino, insomma, sembra più una pista da sci che una strada e i ciclisti sono costretti a scendere e spingere la bici in mezzo a quella tempesta gelida e bianca. Sarebbe il caso di annullarla quella gara e invece no, si va avanti.

Lapize si ritira prima del Gran Premio della Montagna, non sente più né le mani né i piedi, l'indomito Cyrille Van Hauwaert, anche se sceso più volte dalla bici, transita per primo in vetta al Turchino.

Dieci minuti dopo transita Christophe e poi Paul e, con distacchi più importanti, arrivano Ganna, Pavesi, Albini, Petiva e uno sconosciuto Piero Gallia.

La situazione in corsa peggiora ulteriormente e se la salita si era rivelata un'ecatombe la discesa si presentava come l'inferno.

Van Hauwaert comincia a scendere, ma il freddo lo paralizza.

Allora scende dalla bici, spinge per trecento metri, poi risale, sbanda e cade. Christophe, suo compagno di squadra, lo raggiunge e tira dritto. Invece Paul si ferma e lo aiuta. È della stessa squadra anche lui, ma possiede un animo diverso.

Tutti e tre i corridori della Alcyon-Dunlop trovano rifugio in un casolare, anche se in tempi diversi, ma Van Hauwaert e Paul non ce la fanno a ripartire e si ritirano. Christophe, invece, continua la corsa. Nel frattempo sono passati Bini e Ganna, ma il francese indossa dei pantaloni lunghi, asciutti, procuratigli dal suo direttore sportivo Alphonse Baugé: mossa fondamentale.

Arrivati in riviera il meteo si presenta meno feroce, ma il vento rimane piuttosto gelido. Il corridore della Legnano, Pierino Albini si attarda al controllo, in quanto deve asciugarsi e cambiarsi. È molto stanco e ha avuto delle noie meccaniche, allora l'inesauribile Christophe lo supera a doppia velocità e a Varazze si trova saldamente al comando.

Quando mancano un centinaio di chilometri i distacchi sono importanti, ventisei sono i minuti di Christophe su Albini e ventinove su Pavesi, che ormai esausto è costretto al ritiro. Il francese a questo punto prosegue controllando la gara e trova addirittura il tempo per mangiare e tagliare a metà i pantaloni lunghi che si impigliavano sulla catena.

Dopo dodici ore e ventiquattro minuti di sofferenza e tribolazioni, Eugene Christophe giunge al traguardo di Corso Felice Cavallotti in Sanremo. Sono le ore 18:24 e, nonostante la pioggia battente, c'è moltissima gente ad applaudire una simile impresa.

Dopo quaranta minuti arriva Ganna in uno stato semplicemente pietoso. Interrogato, dichiarò che assolutamente non avrebbe partecipato più ad alcuna corsa. "La mia carriera è finita con questa spaventosa Milano-Sanremo".

Egli venne trasportato in albergo a braccia. In realtà da lì a poco la giuria lo squalificherà, per aver usufruito dell'auto della squadra nell'ultima parte del percorso (il suo direttore insistette molto affinché il varesino non si ritirasse).

A più di un'ora arrivò Giovanni Cocchi, a un'ora e diciassette minuti Giovanni Marchese e, dopo più di due ore, il milanese Enrico Sala.

*La Gazzetta dello Sport* dell'indomani pubblicherà testualmente il seguente ordine d'arrivo:

1. Christophe di Parigi alle 18:24  
impiega, a coprire i 290 chilometri, ore 12:24  
a una velocità oraria di chilometri 23,330
2. Ganna Luigi di Varese alle 19:3'30"
3. Cocchi Giovanni di Milano alle 19:23
4. Marchese Giov. di Torino alle 19:41
5. Lampaggi Piero di Genova alle 20:30
6. Sala Enrico di Milano alle 20:30
7. Goi Sante di Casalpusterlengo  
quest'ultimo giunge a controllo chiuso

Per la cronaca, oltre a Luigi Ganna anche Piero Lampaggi, che appare nell'ordine d'arrivo, fu poi squalificato per aver commesso numerose irregolarità (si dice sia salito sul treno per un buon tratto). La Milano-Sanremo del 1910 fu la quarta edizione nella storia. Quel giorno si presentarono strade infangate e grandi pozzanghere, la salita era un'autentica pista da sci, le macchine al seguito slittavano pericolosamente e molte si fermarono con il radiatore gelato. E poi il vento, la pioggia, la neve e pure la grandine in Riviera, ciclisti che smarriscono le scarpe e non se ne accorgono, altri che perdono conoscenza. Al giorno d'oggi in condizioni del genere nessuna gara ciclistica verrebbe mai disputata, mettendo in primo piano la sicurezza dei partecipanti, ma una volta le gare non si fermavano in nessun caso e questa edizione ne fu la dimostrazione.

Fu davvero tremenda quella Milano-Sanremo del 1910 e resterà nella storia come una delle corse più dure mai disputate.

Cocchi e Marchese, che si classificarono terzo e quarto, non compariranno più in nessun altro arrivo di corse importanti.

Eugène Christophe, dopo la vittoria, rimase un mese in ospedale a Sanremo, nel reparto riservato alla cura delle tubercolosi, per guarire dai congelamenti alle mani e ai piedi. Raccontò che ci mise due anni per tornare in piene forze dopo quella Sanremo.

Una leggenda narra che, subito dopo la gara, mentre si rifo-cillava in un'osteria, cedette alle grazie di una donna che poi si rivelò essere, inaspettatamente per lui, un'avvenente sciarbella. La pagò con le uniche cose che aveva: un tubolare e la maglia.



---

CAPITOLO XXVII

**PARIGI-ROUBAIX:  
L'INFERNO DEL NORD**





## COME NASCE LA LEGGENDA DELLA CORSA PIÙ DURA

«Ti prego, Dio, liberami da quest'inferno di fatica».

Furono queste le parole urlate da Maurice Garin a pochi chilometri dall'arrivo della seconda edizione della Parigi-Roubaix, distrutto ma ormai al termine della lunghissima fuga che lo vide poi vincitore. Era il 18 aprile del 1897. Terribile e mistica, la Roubaix è la gara più amata, la più odiata, la più temuta, la più dura per il fisico e per la mente, la più ambita tra le classiche del ciclismo, la regina di tutte le corse. È l'inferno del Nord, è la corsa del pavé. Una roba per pochi eletti.

Si stima che complessivamente ci siano almeno sei milioni di ciottoli incastonati nei vari settori. Si cade spesso e ancora più spesso si fora. In molte altre gare è piuttosto facile rientrare in gruppo mentre alla Roubaix è molto più complicato, anche perché spesso non esiste un gruppo vero e proprio. Quando c'è il sole, i tratti in pavé sono pieni di polvere. Quando piove la terra diventa fango e le pietre diventano ancora più scivolose. Le biciclette usate nella Parigi-Roubaix sono pensate apposta per quel terreno ma sono comunque biciclette con ruote fatte per andare su strada, non su quelle pietre. È lì che si fa la differenza.

Theodore Vienne e Maurice Perez, due filatori di Roubaix, decisero nel 1895 di costruire un velodromo nei pressi del parco Barbieux, che si trovava tra il comune di Croix e Roubaix ed era il più grande parco del Nord della Francia. I lavori iniziarono nell'aprile del 1895 per terminare il mese successivo sotto la direzione dell'architetto Dupire. Inaugurato il 9 giugno con 7 corse, il Vélodrome Roubaisien (letteralmente di Roubaix) aveva una pista in cemento lunga 333,33 metri, poteva vantare una grossa capienza ed era ritenuto una delle migliori piste dell'epoca. Vienne e Perez di lì a poco pensarono di organizzare una corsa che partisse da Parigi e arrivasse al nuovo velodromo al fine di va-

lorizzarlo il più possibile. Fu così che la sera di sabato 8 febbraio 1896, dopo una cena tra imprenditori, pensarono di chiedere l'appoggio a Louis Minart, capo-redattore del giornale sportivo *Le Velo*. Minart acconsentì, assicurando il suo impegno a finanziare il progetto. L'organizzazione della corsa fu affidata a Victor Breyer - inviato di fiducia del giornale - che si fece aiutare dall'amico e collega Paolo Meyan.

Il sabato successivo i due partirono in missione per testare e valutare il percorso con una Panhard 6CV fino ad Amiens, poi Breyer proseguì in bicicletta fino a Roubaix. Pedalò per tutto il tempo sotto una tempesta di pioggia e vento su quel pavé minaccioso e arrivò esausto tanto che inviò un telegramma a Minart per invitarlo a desistere, poiché una competizione simile avrebbe rappresentato un pericolo per tutti i corridori. Minart, invece, cominciò a sentire aria di leggenda e, fiutando l'epopea, decise che la corsa si sarebbe disputata.

## LA PRIMA METÀ DEL '900

La prima edizione della Parigi-Roubaix si disputò il 19 aprile 1896, domenica di Pasqua (la Chiesa protestò a lungo per questa scelta quantomeno irriverente). Il via venne dato da un colpo di Lefauchaux - un revolver militare francese - davanti al ristorante Gillet, a Porte Maillot, alle 5.30. Gli iscritti alla corsa erano 109 ma dopo la terribile ricognizione del giorno prima i partenti furono solo 51, di cui 45 internazionali e 6 amatori della circoscrizione di Lilla. Primo a tagliare il traguardo, dopo 280 chilometri, fu il tedesco Josef Fischer in 9 ore e 17 minuti (media 30,162 chilometri orari). Vinse un premio in denaro di mille franchi, pari a sette volte il salario mensile di un minatore dell'epoca. Arrivarono al traguardo in 32, tra i quali 4 amatori.

Fischer tagliò il traguardo per primo dopo aver rintuzzato un importante attacco della prima ora da parte del gallese Arthur

Linton, involandosi in una lunga fuga solitaria iniziata nei pressi di Amiens. Questo nonostante il tedesco fosse caduto per tre volte lungo il percorso, come Cristo sul Golgota. Secondo giunse il danese Charles Meyer, staccato di 26 minuti. Terza posizione per Maurice Garin e quarto posto per il già citato Linton, che finì steso sulle pietre per ben sei volte arrivando al traguardo in stato di semi incoscienza. Albert Dumas, ultimo classificato, arrivò a venti ore da Fischer, in quanto aveva sbagliato strada nei pressi di Vertain allungando così il percorso di oltre cento chilometri. Solo i primi quattro arrivarono entro un'ora dal vincitore

Alla seconda edizione, nel 1897, invece partirono in 58 corridori - 32 professionisti e 26 amatori - e ne arrivarono al Velodromo 34. Questa volta vinse Maurice Garin, un piccolo corridore di un metro e 63 centimetri per 51 chili. Prima di salire in bicicletta faceva lo spazzacamino e sulle pietre volava. Soltanto nel 2004 si scoprì che il corridore di origini valdostane, emigrato Oltralpe a 13 anni, aveva ottenuto la cittadinanza francese solo nel 1901, e non al raggiungimento del diciottesimo anno di età come sembrava all'epoca. Per cui a fianco del suo nome, nell'ordine d'arrivo, compare oggi il Tricolore sabauda.

Dalla quarta edizione iniziò l'egemonia dei corridori francesi, che per molti anni dominarono la corsa delle pietre. Una delle figure più incisive fu quella di Hippolite Aucouturier che riuscì ad aggiudicarsi le edizioni 1903 e 1904. Quella del 1903 fu una Roubaix tormentata e fu anche l'ultima dove i corridori poterono usare i Pacers, ovvero componenti della squadra a cui era consentito tagliare l'aria al proprio atleta mediante l'uso di motocicli, automobili e persino tandem. La corsa fu caratterizzata da una fuga iniziale che rischiava di prendere il largo, ma leggenda vuole che Aucouturier, dopo aver scolato un'intera bottiglia di vino di Borgogna per riscaldarsi dalla fredda pioggia battente, ordinò ai suoi compagni di squadra della Crescent di rientrare sulla fuga e, appena ripresi gli attaccanti, allungò lui stesso insieme a Claude Chapperon, Louis Troussellier e Edouard Wattelier.

Il finale fu a dir poco rocambolesco quanto incerto: Chapperon arrivò per primo al velodromo ma non trovò la sua bicicletta (i corridori erano soliti cambiare mezzo per lo sprint finale). La trovò invece Aucouturier che lo seguiva a pochi secondi, e così “le Terrible” volò verso il traguardo coprendo i 268 chilometri a 29,104 di media.

Fino al 1914 le vittorie furono tutte francesi con Lucien Lesna, Hippolyte Aucouturier e Charles Crupelandt che trionfarono due volte a testa. Solo il belga Cyril Van Hauwaert nel 1907 e il lussemburghese François Faber nel 1913 riuscirono a mettere le ruote davanti a quelle dei nostri cugini d’Oltralpe. In quegli anni, però, gli occhi furono tutti per Octave Lapize, primo corridore a vincere per tre volte consecutive la Parigi-Roubaix (1909, 1910 e 1911).

La corsa si fermò durante il primo conflitto mondiale e riprese nel 1919 con un itinerario diverso dal solito, dato che il velodromo di Roubaix era inutilizzabile. Furono gli anni in cui cominciarono a vincere i corridori belgi, dato che la concomitanza con il Giro delle Fiandre li trovava sempre in ottime condizioni. Un dominio che sarebbe proseguito con un rapporto di tre vittorie belghe contro una degli altri paesi fino al 1978, anno in cui vinse Francesco Moser.

Il plurivincitore nel ventennio fino al 1939 fu Gaston Rebry, il primo “Mr. Roubaix”, che si affermò nel ’31, nel ’34 e nel ’35. Arrivò in questi anni è la prima vittoria italiana, Garin a parte, per merito di Giulio “Jules” Rossi, parmense ma emigrato in Francia fin da piccolo, che trionfò nel 1937.

Quell’anno Giulio vestiva i colori della Thomann e in quel piovoso giorno di Pasqua, poco dopo il tratto di Arras, si trovò in fuga con i belgi Vervaecke, Danneels e Marcel Kint. Rossi sapeva che in volata avrebbe perso così, a dieci chilometri dall’arrivo, impresse un forcing irresistibile e rimase solo, ma - ironia della sorte - trovò un passaggio a livello chiuso e fu raggiunto dagli altri. Contro ogni pronostico, però, arrivato nei pressi del Velodromo riuscì a staccare tutti gli avversari con un allungo podero-

so, cogliendo una vittoria tanto rocambolesca quanto insperata.

La corsa si interruppe nel 1940 ed ebbe uno stop di tre anni, in quanto il territorio venne occupato dalle truppe tedesche durante il secondo conflitto mondiale.

## VITTORIE ITALIANE

Dal 1943 a oggi, la Parigi-Roubaix non ha più subito interruzioni e ha catturato con il proprio fascino generazioni di appassionati e campioni. Arrivare con le braccia alzate sul traguardo del velodromo è stato per molti, moltissimi un obiettivo irraggiungibile mentre per altri - pochi - la definitiva consacrazione. Sebbene, come dicevamo, per quattro decenni la corsa è stata quasi esclusivamente appannaggio dei corridori belgi, non sono mancate le vittorie italiane, spesso cariche di significati profondi e caratterizzate da episodi memorabili.

Indimenticabile fu, per esempio, l'edizione del 1949, che è a oggi l'unico caso di vittoria *ex æquo* nella storia della Roubaix. In quel tormentatissimo arrivo, il gruppo di fuggitivi capeggiato dal francese André Mahé sbagliò, su errata segnalazione di un gruppo di poliziotti in servizio alla corsa, l'ingresso nel Velodromo. I corridori furono costretti a scavalcare una recinzione con la bici in spalla, compiendo solo mezzo giro prima di finire in volata dove appunto vinse Mahé. Poco dopo arrivò il gruppetto degli inseguitori in cui "l'altro Coppi", ovvero Serse, fratello del grande Fausto, regolò i compagni di avventura. Ne seguirono mesi di discussione, con ricorsi e contro ricorsi, nei quali la vittoria fu assegnata prima a Coppi, poi a Mahé e infine - addirittura a novembre - certificata con un salomonico *ex æquo* grazie anche all'incisivo contributo dell'allora presidente della Federazione Italiana Adriano Rodoni.

## FAUSTO COPPI DISUMANO

L'Italia si prese tutta per sé l'edizione del 1950, forse fu quella che consacrò una figura che a tratti sembrava addirittura disumana se confrontata con gli altri poveri terrestri, stiamo parlando dell'immenso Fausto Coppi.

Era il 9 aprile 1950, si partiva da Saint Denis, un paesino del dipartimento della Senna, una regione caratterizzata dalle frequenti piogge e anche quel giorno come da copione l'acqua veniva giù a dirotto, tutto regolare fino a Doullens, quando lo spagnolo Moujica scatta con Coppi alla ruota, per essere poi raggiunti da Mahè, Magni, Sciardis e Diot.

Fausto il giorno prima confidò telefonicamente a Gianni Brera che l'unica cosa da evitare, sarebbe stata quella di portare i belgi in carrozza all'arrivo, in quanto troppo veloci in caso di volata.

Nel frattempo sono fuori un drappello di 28 corridori, e Gino Sciardis e Maurice Diot vanno in avanscoperta al contrattacco, e qui si concretizza il piano di battaglia di Coppi;

Il fido Oreste Conte svuota le sue tasche in quelle dell'Airone, Tartine di riso e panini col miele, e arrivati al rifornimento di Arras tutti si fermarono a rifocillarsi, beh non proprio tutti, monsieur Coppi quando gli altri accostano lui accelera, butta giù un 52x15 e va a riprendere Sciardis e Diot.

Una volta raggiunti, si mette davanti ai due, pedala e comincia a mangiare le tartine che aveva in tasca, poi una banana, e intanto i compagni di fuga cominciano a dare i primi segni di stanchezza, poi una volta rifocillato, Coppi tira fuori dalla tasca un pettinino d'osso, si sistema i capelli e si gira verso gli altri dicendo "E adesso andiamo." All'udire ciò, Sciardis disperato e spaventato, si sfila dai due e si fa riprendere dal gruppo.

Diot non gli dà un cambio anche perché il suo direttore sportivo gli ordinò di non collaborare per favorire il rientro di Van Steembergen, comunque Diot dirà poi che non avrebbe comunque avuto la forza di dare cambi.

Ad un certo punto, ai 45 dall'arrivo, Fausto si gira, lo guarda e con una progressione mostruosa lo lascia procedendo da solo fino alla fine.

Coppi entrerà solitario al velodromo e dopo 2'41" arriva Maurice Diot, seguito da Magni e Coste. Il secondo classificato dirà alla stampa "Je suis bien content d'avoir gagnè la Paris-Roubaix" Sono ben contento di averla vinta. Ma come vinta? Gli chiedono i giornalisti, pensando "questo è ancora sotto choc per la cotta". Macché spiega Diot: "Coppi est hors concours", Coppi era fuori concorso.

In totale il Tricolore ha sventolato 14 volte sul podio di Roubaix. Dopo i successi già citati, a trionfare nel 1951 fu Antonio Bevilacqua, portacolori della Benotto, un giovanottone veneto di Santa Maria di Sala che nel finale riuscì a staccare di ruota due mostri sacri del calibro di Rik Van Steembergen e Louison Bobet. Bisognerà poi aspettare fino al 1966 per vedere un altro italiano domare le pietre della Roubaix.

Fu il grande Felice Gimondi, alla sua prima partecipazione, che in seguito descrisse molto bene la sua corsa con poche parole: «Cosa mi ricordo di quel giorno? Il fango, un mare di fango. Ma anche il gelo, che però non m'impediva di mulinare sui pedali come pochi. Ricordo che un belga era all'attacco, aspetto che qualcuno si muova. Parte Dancelli e io gli vado dietro. In un amen torniamo sul fuggitivo, poi a Mons-en-Pévèle parto deciso e li lascio tutti lì. Gli ultimi 43 chilometri li faccio da solo: arrivo al Velodromo con oltre quattro minuti di vantaggio su Jan Jansen».

## DA MOSER ALLA MAPEI

Storici sono poi gli anni di Francesco Moser, nei quali lo Sceriffo vinse ben tre edizioni di fila dal 1978 al 1980, sempre per distacco.

«Io lassù mi sono imposto con una tattica semplice e collauda-

ta: stroncando la concorrenza sugli ultimi tratti di pavé, quelli più duri, uno ad uno, arrivando da solo», disse.

Nel 1978 vinse in maglia iridata, staccando il leggendario Roger De Vlaeminck, suo compagno di squadra alla Sanson che di Roubaix ne vinse addirittura quattro. Stesso copione nel '79, quando regolò sempre De Vlaeminck passato nel frattempo alla Gis. Nel 1980, a 25 chilometri dall'arrivo, Moser staccò anche l'ultimo corridore che era riuscito fino ad allora a restargli a ruota: il francese Gilbert Duclos Lassalle, che anni dopo, nel '93, beffò il compianto Franco Ballerini per soli 8 centimetri.

Le ultime vittorie italiane alla Parigi-Roubaix arrivano pochi anni dopo e s'inquadrano nella leggendaria e rivoluzionaria "campagna francese" che la Mapei e Colnago portarono avanti per andare a vincere sul pavé con biciclette in carbonio (le favolose C40), impresa da tutti considerata impossibile. Fu in quel contesto che Ballerini si prese una consistente rivincita nel 1995, quando - in fuga con Dietz, Tafi, Vanderaerden, Ekimov e Bortolami - staccò tutti a 32 chilometri dal traguardo e andò a vincere presentandosi da solo al Velodromo con 1'56" di vantaggio. L'anno dopo - il '96 - la Mapei farà saltare il banco con lo storico arrivo in parata di Museeuw, Bortolami e Tafi condannando a morte le bici in acciaio.

Ballerini, invece, si ripeterà nel 1998 in una giornata a dir poco rocambolesca, quando cadde due volte nella Foresta di Arenberg a causa di Andrei Tchmil, che lo trascinò a terra, ritrovandosi con una contusione alla coscia, una ruota rotta e 7'35" di ritardo dal gruppo di testa a 62 chilometri dal traguardo. Solo la rabbia gli permise di ripartire a caccia dei fuggitivi, riprendendoli uno a uno e fuggendo da solo a 45 chilometri dal traguardo, dove sarebbe arrivato con 4'16" su Andrea Tafi.

Poi venne la volta di Andrea Tafi, era l'11 aprile del 1999, quando il corridore della Mapei arrivò da solo al traguardo a braccia alzate.

Qualche anno più tardi, il campione toscano racconterà così la

sua impresa: «Il giorno prima della partenza avevo detto al mio compagno di stanza, Paolo Fornaciari, di starmi vicino perché l'indomani avrei fatto "il numero". Segno del destino, appena inizio il Carrefour foro e mi rialzo pensando sia finita. Invece vedo un omino col berretto della Mapei! Penso che se ha la ruota vado a vincere la Roubaix... E ce l'aveva, che sia benedetto! Cambio ruota in 40 secondi, riparto e raddoppio il vantaggio: è tutta adrenalina. Senza quella foratura, chissà, magari mi avrebbero ripreso».

L'ultimo trionfo italiano va a Sonny Colbrelli nel 2021 al termine di un'epica giornata all'insegna del fango e dei colpi di scena, battendo in una volata a tre il belga Florian Vermeersch e il favoritissimo olandese figlio e nipote d'arte Mathieu van der Poel... ma questa è storia recente.

## I PUNTI CHIAVE

Il Carrefour che fu croce e delizia di Andrea Tafi, è uno dei tratti caratteristici della Parigi-Roubaix, il cui percorso - ormai diventato storico e con tratti di pavé protetti in quanto Patrimonio dell'Unesco - presenta dei passaggi iconici che spesso sono la chiave per la vittoria: sono i famosi e temuti segmenti a cinque stelle, i più difficili tra i 30 circa che sono presenti in gara.

Il primo è appunto il Carrefour de l'Arbre (letteralmente "crocevia dell'albero"), incastonato nella campagna di Gruson. Si racconta che i suoi ciottoli fossero una volta i mattoni di un castello del XV secolo smantellato dalle truppe napoleoniche per tracciare una strada adatta ai cavalli del generale francese. Nacque così uno dei segmenti più terribili da affrontare, una passerella infernale che dal 1958 fa sanguinare le mani e sconsiglia le ossa dei ciclisti che osano sfidarlo. Il Carrefour è lungo poco più di due chilometri, il fondo è terribile, le curve sono da brivido e uscirne indenni è già un piccolo miracolo. L'approccio, sorprendentemente, è esattamente il contrario di quello che si può pensare: solo andando a tutta si

riesce a galleggiare sul pavé mentre rallentando si viene risucchiati dalla “mota”, il fango che i minatori francesi conoscono bene e che diventa letale in caso di pioggia.

Il secondo tratto terribile è Mons-en-Pévèle: tre chilometri d'inferno con curve, controcurve, discese e leggere salite che lo rendono cruciale per chi nutre ambizioni di vittoria. A 70 chilometri dall'arrivo, infine, bisogna fare i conti con la Foresta di Arenberg: 2400 metri da incubo o da sogno, perché quelle pietre sono la linea di demarcazione tra il trionfo e il fallimento. È scura, la foresta, e i faggi che la popolano sono enormi e intimidatori. Il pavé a schiena d'asino, ricoperto di sterco di cavallo e polvere del carbone delle miniere di Arenberg, non ha rispetto per nessuno e va affrontato come se fosse un drago che vuole disarcionarti da cavallo.

Molte sono le insidie di questa corsa leggendaria, tanto dura quanto ambita in cui bisogna fare i conti anche con la polvere, il vento, la pioggia, gli invadenti tifosi a bordo strada, gli incidenti, le forature, le auto dell'assistenza che non possono transitare sul pavé. La Roubaix è una vera sfida tra l'uomo e le insidie del mondo. Guy Lagorce, celebre giornalista francese, ha detto: «La Roubaix inizia come una festa e finisce come un incubo».

## IL VELODROMO

Un incubo che svanisce quando si arriva nel Velodromo, dove i corridori si lasciano alle spalle chilometri e chilometri di disumana fatica e raccolgono tutte le loro ultime energie per l'agognato finale. Si trattava, nei primi anni, del già citato *Vélodrome Roubaisien*. A quel tempo Parigi, già una sfavillante metropoli appena uscita dall'Expo 1889 che le aveva lasciato in eredità la Torre Eiffel, era anche la culla del grande ciclismo che stava crescendo in tutta la sua popolarità.

Roubaix, invece, era una lontana cittadina legata alla produzio-

ne tessile posta al confine con il Belgio. Il Velodromo di cui si era dotata serviva appunto per nobilitarla.

La pista, dopo il primo florido periodo, venne ammodernata nel 1910. Alla superficie originaria fu sovrapposta una pavimentazione in legno e vennero realizzate due curve paraboliche che raggiungevano i 45° di pendenza. Furono ricostruite le tribune portando la capienza a ben 11.000 posti. La Parigi-Roubaix continuò ad arrivare al Roubaisien fino al 1914, quando le competizioni ciclistiche vennero interrotte a causa della Prima Guerra Mondiale. Danneggiato durante il conflitto e rimasto inutilizzato per alcuni anni, il Velodromo venne definitivamente abbattuto nel 1924 per lasciare spazio a una zona residenziale.

Dal 1919 in poi la collocazione del traguardo cambiò diverse volte fino al 1936, quando venne inaugurato l'attuale Vélodrome "André Pétrieux", che da allora - salvo una brevissima parentesi - ha sempre ospitato l'arrivo della corsa. A oggi, il Velodromo è dotato di una pista in cemento lunga 500 metri con curve di una tenue pendenza, di una tribuna coperta sul rettilineo d'arrivo e di gradinate ricavate sui terrapieni circostanti. Un Velodromo antico che riesce a dare emozioni uniche anche ai protagonisti del ciclismo moderno.

## SCOLPITI NELLA PIETRA

La Roubaix è unica anche al momento della premiazione dato che, dal 1977, i vincitori ricevono un blocco in pietra. In precedenza, veniva consegnata solo una banale medaglia. A suggerire questa nuova soluzione fu Francesco Moser, che propose appunto di lasciare ai corridori una testimonianza concreta dell'inferno che avevano appena attraversato. Il trofeo del vincitore deve rispondere ad alcune caratteristiche: non deve pesare più di 12 chili, cui si sommano gli 8 del basamento, deve essere originale e non può essere assolutamente copiato.

Ma non è ancora finita, perché la solennità di questa corsa non finisce con le premiazioni. Il sollievo, al termine di una tortura durata un giorno, viene dato dal rito della doccia all'interno del velodromo, che i corridori fanno tutti insieme, stretti gli uni agli altri e senza privacy. L'edificio è tozzo, disadorno, con l'intonaco sciupato, rimasto tale e quale a quando fu costruito oltre 80 anni fa. Le docce sono un santuario, divise a settori, e ognuna ha una targa con la data dell'edizione e il nome del vincitore. Anche oggi che i *motorhome* sono provvisti di tutte le comodità possibili, i corridori non vogliono rinunciare a questo momento catartico, perché la Roubaix è un dramma e un'eccezione in tutto, e va espiata fino in fondo.

Perfino l'acqua fa male sulle ossa rotte, sulle mani che non smettono di tremare, su quella polvere che si scioglie assieme ai grumi di sangue sul corpo lasciati da una caduta, ricordando a quei ragazzi che dopo aver scalato il Carrefour, essere stati inghiottiti dalla foresta di Arenberg e dopo avere sconfitto il selciato scheletrico di Mons en Pévèle ora sono diventati uomini... o forse di più!



---

CAPITOLO XXVIII

**IL GIRO  
DELLE FIANDRE**





## PIETRE, FREDDO E FATICA NELLA CLASSICA DEL NORD CHE NIENTE PUÒ FERMARE

Questa è una storia fatta di pietre, di uomini insensibili al freddo, alla fatica. Atleti duri, nervosi e mai domi che corrono impavidi all'ombra di migliaia di bandiere gialle con un leone nero al centro. Questa è la storia del Giro delle Fiandre.

Per conoscere quella che nell'immaginario di tutti è diventata un'autentica leggenda, bisogna salire lassù al Nord, in quel Nord che tra la fine dell'inverno e l'inizio della primavera indossa il vestito della festa, bello svolazzante e rumoroso, un tessuto fatto di sassi, di polvere e il più delle volte ricamato dal fango, un impasto di terra e carbone che ti entra dentro per sempre.

Non esistono le mezze misure alla Ronde van Vlaanderen (nome fiammingo della gara): chi non la odierà, l'amerà per sempre. La trama di questa storia è diversa ogni volta, il palcoscenico invece è sempre lo stesso. Anche i pericoli sono sempre gli stessi. Nomi duri come quelle pietre, cattivi come gli orchi delle fiabe germaniche: Oude Kwaremont, Kortekeer, Koppenberg, Paterberg.

Sono muri infidi di pietre incastonate in quelle maledette salite di terra argillosa. Pietre tutte diverse, non ce n'è una uguale all'altra, che sembrano messe lì per esaltare o condannare chi tenta di domarle. E chi vince sarà sempre inevitabilmente un campione.

Sono in tanti a considerare il Giro delle Fiandre l'università del ciclismo. Un uomo che entra in quest'avventura deve saper volare su quel maledetto porfido, sia in salita che in discesa, quando le mani fanno male per davvero e la catena va ovunque, cade e se va bene torna a posto in un attimo. Le vibrazioni del soprassel-la sono devastanti e la bicicletta sembra imbizzarrirsi a più non posso.

Nei tratti d'asfalto, poi, sarà il vento a fare il resto, per decide-

re chi vive e chi sopravvive. Raffiche continue fanno sbandare e il freddo si fa sentire, avere un compagno a fianco fa sempre la differenza. La Ronde è battaglia vera.

## LE ORIGINI

Carolus Ludovicus Steyaert era il quinto di 15 figli in una famiglia povera di Wijnendale, vicino a Torhout. A 14 anni lasciò la scuola e si mise a lavorare come garzone di panetteria, e fu lì che sviluppò la passione per la bicicletta. Cominciò a correre a livello agonistico, vincendo un paio di gran premi di paese, ma non fece strada come corridore. Decise quindi di scrivere e diventare promotore del ciclismo nella regione fiamminga. Si spostò da Torhout, come inviato per il locale *De Torhoutenaer*, ad Anversa, per l'*Onze Kampioenen*, e a Izegem, dove scrisse per lo *Sportvriend* e dove iniziò a firmarsi con lo pseudonimo col quale è più conosciuto: Karel Van Wijnendaele.

La vittoria di Odile Defraye, primo grande campione fiammingo, al Tour de France del 1912 convinse il direttore di una società belga di macchine stampatrici, August De Maeght, a fondare una rivista sportiva settimanale, lo *Sportwereld*, e a reclutare Van Wijnendaele come giornalista. Era il 1913 quando si decise di organizzare una corsa attorno alla città di Gand per promuovere l'immagine del giornale. La concomitanza con la Milano-Sanremo, però, negava la partecipazione dei grandi nomi del ciclismo mondiale.

Il 25 maggio 1913 il belga Paul Deman uscì di casa, si fece 50 chilometri in bicicletta e si presentò alla partenza di questa nuova corsa. Gli atleti erano in trentasette, e lui fu il primo a tagliare il traguardo battendo in volata altri quattro corridori, tutti belgi. Deman, che all'epoca aveva 24 anni e difendeva i colori della squadra Automoto, si mise in tasca i 1.500 franchi del montepremi dopo 12 ore, 3 minuti e 10 secondi in bicicletta. Il pavé sotto

le ruote, i muri da scalare. Si poté permettere di tornare a casa in treno.

L'anno dopo vincerà la Bordeaux-Parigi, per diventare poi un militare con incarichi segreti durante la Prima Guerra Mondiale.

Fungerà da collegamento tra l'esercito anglo-francese accampato in Olanda e i resistenti agli occupanti tedeschi del Belgio, nascondendo i messaggi nel telaio della bicicletta. Come negli anni '40 avrebbe fatto Bartali con i falsi documenti per far fuggire gli ebrei toscani. Arrestato dai tedeschi nel 1918, scampò l'esecuzione perché la guerra finì in tempo con la sconfitta dei suoi carcerieri.

Tornò a correre e a vincere: la Roubaix nel 1920 e la Parigi-Tour nel 1923. Morì a 72 anni nel 1961.

La seconda edizione della Ronde vide ai nastri di partenza 47 partecipanti e a vincere fu Marcel Buysse, in quel di Evergem. Per Van Wijnendaele furono comunque due edizioni deludenti in quanto, oltre alla concomitanza con la Milano-Sanremo, ai corridori più forti veniva proibita la partecipazione alla corsa dato che c'era troppo rischio di rottura della bicicletta e le aziende che fornivano loro il mezzo non potevano coprirne finanziariamente le riparazioni o la nuova costruzione. Buysse, tuttavia, prese il via e vinse l'edizione 1914 sebbene la sua squadra, l'Alcyon, non voleva partecipasse, diventando così subito un simbolo di nazionalismo fiammingo, in quanto già vincitore di tappe al Giro d'Italia e al Tour de France.

Purtroppo le Fiandre divennero campo di battaglia della Prima Guerra Mondiale e dal 1915 al 1918 non si corse.

## IL PRIMO DOPOGUERRA

Finita la Grande Guerra, si torna a correre la Ronde. In quelle strade disastrose a vincere fu il belga di Lichtervelde, Henri Van Lerberghe. Tutti lo chiamavano Ritte e tutti pensavano che fosse un pazzo, poiché si presentò a piedi alla partenza fumando una

sigaretta, senza nemmeno la bicicletta. Ne recuperò una a due ore dalla partenza, prestatagli dal cognato di un altro corridore, e un benefattore gli diede addirittura i 10 centesimi per l'iscrizione.

E pensare che durante il primo Giro delle Fiandre del 1913 Ritte provò l'assolo a trecento chilometri dal traguardo (su 324): finì quattordicesimo. L'anno successivo a 240: finì secondo.

Lui, che era solito dire alla partenza delle corse «Oggi vi uccido tutti!», in quell'occasione aggiunse «Vi vedrò arrivare uno per uno». Sino ad allora Ritte per tutti era conosciuto come "lo stupido pazzo", e tutti ridevano di lui, ma da quel giorno in poi diventò "il cavaliere della morte di Lichtervelde".

Partì dietro a tutti quel 23 marzo del 1919. E dietro a tutti pedalò a lungo. Si fermò a mangiare nell'osteria di un commilitone. Quando rientrò sui primi, di chilometri al traguardo ne mancavano 140 e rubò addirittura il rifornimento al vincitore di 5 anni prima, Marcel Buysse, dicendo al suo aiutante che il campione del 1914 si era ritirato (cosa non vera).

Venti chilometri dopo, su di un leggero pendio in pavé, scattò e tutti pensarono: «Ecco il solito povero pazzo». Ritte macinò chilometri come un treno. E quando un treno lo trovò davvero, vagoni su vagoni fermi a bloccare la strada ai corridori, si mise la bici in spalla, salì a bordo e discese dall'altro lato della strada. Ritte pedalava evitando le buche tra le macerie delle case bombardate. Quando giunse a Gand quasi non si accorse di essere in una città.

Proseguì dritto. Fu un commissario della giuria ad accorgersi che aveva sbagliato strada e a rincorrerlo per un chilometro prima di ricondurlo verso il Velodromo. E quando vi entrò, una folla chiassosa iniziò ad applaudirlo e un tifoso con un megafono a urlare: «È arrivato il primo corridore! È arrivato il primo corridore!» Superato il traguardo sorrise e chiese una birra. Disse: «Ora me ne bevo una ogni cinque minuti». Se ne scolò tre litri prima che arrivasse il secondo corridore, nella fattispecie Léon Buysse. Ritte lo salutò e beffardo gli offrì il boccale dicendo: «Vi avevo detto che oggi vi ammazzavo tutti».

Ritte ubriaco salì sul palco e dopo un'ulteriore birra disse: «Potete andare tutti a casa, perché il secondo è a mezza giornata da qui!». Léon Buysse, fratello del più celebre Marcel, giunse a un quarto d'ora, una mezza giornata davvero in termini ciclistici, tanto che resta il più grande divario nella leggendaria storia della Ronde van Vlaanderen.

Anno dopo anno il Fiandre diventava sempre più famoso e conteso. Nell'edizione del 1920 fu la volta di Jules Van Hevel, poi di Rene Vermandel e Leon De Vos, per poi cedere il titolo nel 1923 per la prima volta a uno straniero. Fu infatti lo svizzero Heiri Suter a far suo il Giro delle Fiandre firmando, oltre che la prima vittoria straniera, la prima doppietta Fiandre-Roubaix della storia. La vittoria di Suter fu comunque una mosca bianca, perché nei successivi 24 anni la vittoria andò ininterrottamente ai belgi, da Gérard Debaets - che la vinse due volte - passando per Achiel Buysse, che s'impose in ben tre edizioni (1940, 1941, 1943), fino ad arrivare al signor Alberic Schotte, uno "sbarbato di primo pelo", come riportano le cronache dell'epoca.

Schotte esordì al Fiandre nel 1940 e rimarrà il corridore più giovane a entrare tra i primi tre nella storia della corsa. Divenne pure il più vecchio a concludere una Ronde. Ne corse venti, l'ultima nel 1959. Nessuno è mai riuscito a eguagliarlo in presenza, nessuno neppure per ardore e tenacia. Schotte era stato battezzato Alberic, ma per tutti era "Brik", il soprannome che suonava come un'onomatopea. «Era uomo di modi frettolosi e acuti, non arrogante o supponente, ma piuttosto sbrigativo. Stava poco in gruppo» - raccontò il patron del Tour, Goddet. - «Appena poteva tentava l'accelerazione per restare solo, come è solo l'uomo chino sulla terra che fa crescere il frutto di questa».

Sprigionava una potenza incredibile, aveva spunto veloce e resistenza fuori dal normale. «Una locomotiva su due ruote, che si fiondava a velocità folle contro qualsiasi traguardo», scrisse l'ex patron del Tour de France. Potenza senza grazia, senza la bellezza dei grandi corridori, uno stile «rozzo e dozzinale, ma tremenda-

mente efficace». Conquistò due Campionati del Mondo, oltre a una cinquantina di corse.

La Ronde la conquistò nel 1942, due anni dopo quel podio insperato. S'impose «con una luce lunga sessanta chilometri e un boato lungo cinquecento metri. Uno sprint di una potenza sorprendente che ha annichilito qualsiasi tentativo di resistenza. Lascia tutti a oltre cinque secondi», scrisse Glett Loppe sul *Soir*. Stesso finale sei anni dopo: Schotte prova a far saltare la corsa nei tratti in pavé, si difende in salita come può, è una furia in discesa, disintegra tutti allo sprint. È il suo secondo Fiandre, quello del 1948.

Brik andò avanti sino al Fiandre del 1959: aveva quarant'anni, ancor oggi il più anziano atleta ad aver partecipato alla corsa.

L'anno precedente era arrivato sesto. In quel 1959 era ancora con il gruppo buono, con Van Looy, Schoubben e De Cabooter, quando giù dal Kloosterstraat forò e a causa della rottura di alcuni raggi cadde al di fuori della carreggiata, su un masso, fratturandosi la spalla. Su quelle pietre si chiuse la carriera di Alberic "Brik" Schotte, l'unico ad aver corso una ventina delle Ronde disputate.

«Il Fiandre mi ha dato tanto. Due vittorie, molti podi, tante soddisfazioni. Io gli ho dato una spalla e un dente. E anche un mignolo».

## IL LEONE DELLE FIANDRE

Venne poi il 1949 e per l'Italia fu un vero trionfo. A imporsi fu un toscano elegante e forte, Fiorenzo Magni di Vaiano, che l'anno precedente fu costretto al ritiro a causa di una ruota spezzata, ma in quel 10 aprile si presentò a Gand con tanti panini e tante borracce infilate nella maglia. A metà gara l'italiano era già in fuga, stavolta però con ruote e tubolari più robusti: una scelta tecnica perfetta per poter uscire indenni dalle insidie del pavé.

Il compagno di fuga è il francese Louis Caput che però non col-

labora, finché a 5 chilometri dal traguardo vengono riassorbiti dai contrattaccanti. Magni non si perde d'animo e con un agile 47x15 riesce a vincere la volata davanti a Valère Ollivier e all'onnipresente Brik Schotte. Nel 1950 gli organizzatori decisero di apportare alcune modifiche significative al percorso, una su tutte l'inserimento del muro di Grammont, che in Belgio chiamano "Muur-Kapelmuur" o più semplicemente "Muur": il muro della cappella. Il Kapelmuur è una salita di pietre lunga un chilometro con tratti al 20%, a una cinquantina di chilometri dal traguardo.

Sette mila i franchi di premio per chi fosse transitato per primo in cima alla chiesetta di Nostra Signora del Monte Vecchio (Onze-Lieve-Vrouw-van-Oudebergkapel in fiammingo).

Faceva un gran freddo quel giorno. Fiorenzo Magni vinse per la seconda volta consecutiva e oltre ai premi ufficiali - compresi i 7.000 franchi - ricevette prosciutti, scarpe, tappeti, persino una canna da pesca: erano tutti regali che gli fecero i connazionali per ringraziarlo delle emozioni che aveva regalato a loro. Del resto, l'epopea di Magni nacque in concomitanza a un periodo particolare della storia, quando al Belgio mancava la manovalanza e all'Italia mancava il carbone.

Di italiani, quel giorno, all'arrivo di Wetteren, ce n'erano tanti, tutti uomini arrivati a faticare e rischiare la loro vita in cambio di quel maledetto carbone concordato tra governanti.

Fiorenzo Magni si aggiudicò anche l'edizione del 1951, in un giorno infernale, quando oltre alla pioggia cominciò pure a nevicare, e una fitta nebbia ad aggravare la situazione degli ultimi venti chilometri, ma il toscano si liberò ugualmente di tutti a 70 chilometri dall'arrivo e giunse solitario al traguardo con 5'38" di distacco dal francese Gauthier. Fiorenzo Magni rimarrà nella storia per essere a oggi l'unico a vincere tre edizioni del Fiandre di fila.

I belgi lo ammiravano e lo avevano soprannominato "Le Locomotief". Mario Fossati lo chiamava "Lupo Bianco", ma il soprannome che lo accompagnerà per tutta la vita sarà "Il Leone delle Fiandre".

«È stato un giornalista italiano a definirmi Leone delle Fiandre, se lo hanno detto vuol dire che me lo sono meritato», disse Magni.

Intanto il Giro delle Fiandre era diventato un fenomeno incredibile. Gli organizzatori già da qualche anno erano stati costretti a firmare una collaborazione con la gendarmeria belga per contenere i tifosi, che si assembravano lungo i terribili muri, quasi sempre straripanti di entusiasmo e di birra. Del resto, i corridori della Ronde erano diventati quasi delle divinità e forse sono rimasti tali fino ai giorni nostri.

## VITA DA FLANDRIEN

Un *flandrien* è una definizione precisa. «È un ciclista che fa una gara difficile optando costantemente per l'attacco e continuando a pedalare fino a quando non raggiunge il traguardo stanco morto», questo è quel che diceva Karel van Wijnendaele, il suo inventore.

Non serve essere nati nelle Fiandre per essere un *flandrien*. È un titolo, una medaglia, un attributo dell'essere: serve essere figlio delle pietre, sentirle, accarezzarle e prenderle a schiaffi allo stesso tempo. La giusta mescolanza d'amore e cattiveria. Lucien Buysse, pensando che fosse cosa nota e palese, lo dichiarò tranquillamente all'*Het Nieuwsblad* nel 1955: «Se morisse il re il giorno della Ronde non se ne accorgerebbe nessuno nelle Fiandre». E questo perché, continuò il vincitore del Tour de France del 1926, «Il re, la monarchia, il governo e tutto il resto valgono molto meno di un Giro delle Fiandre. Se chiedete a un fiammingo quando si festeggia la festa nazionale magari non lo sa, ma sicuramente sa quando si corre la Ronde».

Finì che Buysse rischiò di finire in un'aula di tribunale con l'accusa di vilipendio. Finì che l'*Het Nieuwsblad* rischiò la stessa fine e dovette pubblicare un editoriale per dissociarsi da quelle affermazioni. Finì soprattutto che nessuno si ricorda di tutto

questo, ma tutti sono ancora d'accordo nel dire che se morisse il re il giorno della Ronde non se ne accorgerebbe nessuno nelle Fiandre. Tutto questo perché lassù al Nord la Ronde è ancora l'istituzione più importante e quando si corre è il giorno della vera festa nazionale.

La Ronde è sempre stata una classica molto ambita dai grandi campioni e nel suo albo d'oro spiccano nomi del calibro di Louison Bobet, Rik Van Looy, Tom Simpson e poi ancora il cannibale Eddy Merckx, che ne era profondamente innamorato, riuscendo però a imporsi in due sole edizioni a sei anni di distanza l'una dall'altra (1969 e 1976).

Adrie Van Der Poel s'impose nel 1986 e suo figlio Mathieu la vinse nel 2022. Fabian Cancellara rimane l'ultimo plurivincitore con tre edizioni assieme a Johan Museeuw e Tom Boonen, oltre ai già citati Fiorenzo Magni, Eric Leman e Achiel Buysse. Gli italiani la vinsero undici volte, da Fiorenzo Magni a Dino Zandegù, poi in epoca moderna toccò a Moreno Argentin, Gianni Bugno, Michele Bartoli e poi ancora Gianluca Bortolami, Andrea Tafi fino ad Alessandro Ballan e quella bellissima fuga del 2019 che porta la firma di Alberto Bettiol.

L'edizione più lunga del Giro delle Fiandre fu proprio la prima, quella del 1913, e il vincitore Paul Deman percorse quei 324 chilometri, impiegando 12 ore 3'10". Il più giovane a vincere la Ronde fu Rik Van Steenbergen, a 19 anni nel 1944. Invece il primato del più maturo va ad Andrei Tchmil.

È giusto sottolineare che il Giro delle Fiandre si fermò solo durante la Grande Guerra per tre anni, e poi una lunga striscia fino a oggi. Lo si corse anche durante il secondo conflitto mondiale e il Covid, lo si correrà quest'anno, e il prossimo e pure quell'altro ancora; il Fiandre si correrà fino alla fine dei giorni e per raccontare completamente la storia, gli aneddoti e tutte le meraviglie della Ronde non basterebbero due volumi enciclopedici. Allora, senza togliere nulla alle altre, proviamo a ripercorrere due edizioni che sono rimaste nei cuori di molti tifosi del grande ciclismo.

## LA STOCCATA DEI MINATORI

Primo aprile 1967, ore 20. Tutta la squadra della Salvarani si trova a Gand in Belgio, precisamente nelle Fiandre Orientali. È ora di cena e di fronte l'uno all'altro ci sono Dino Zandegù e Felice Gimondi.

Quella sera il guascone padovano non sprizzava la sua proverbiale allegria, anzi per la verità i suoi compagni erano un po' preoccupati per il fatto che non fosse ancora arrivato nessun pesce d'aprile.

Zandegù era famoso per i suoi scherzi, come quella volta che nascose la campanella dell'ultimo giro in una sei giorni, o per le volte che si attaccava ai vari sellini facendo pedalare l'ignaro avversario in corsa e così via. Quella sera non era il solito Dino che tutti conoscevano. Lui veniva da Rubano, un paesino vicino a Padova, una terra di emigranti. Quella sera quando il suo capitano gli chiese il motivo di tanta serietà lui cominciò a raccontare dei suoi compaesani che avevano dovuto emigrare proprio lì, in Belgio, per lavorare nelle profondità delle miniere. Le famiglie a casa e quindici ore al giorno sottoterra per uscire solo a sera inoltrata, con la pelle nera come il carbone che avevano estratto per tutto il giorno. Gente che entrava nella miniera di notte e ne usciva quando era già di nuovo notte. Gimondi vide negli occhi del ragazzo una profonda emozione e forse un qualcosa che andava al di là del semplice rispetto, perché lo sentiva molto, molto vicino ai suoi compaesani. Una sorte di sofferenza empatica.

Il giorno dopo la corsa partiva proprio da Gand e forse la tattica dell'indomani nacque proprio dalle chiacchiere della cena tra i due ciclisti. Merckx era nettamente il favorito: aveva vinto da poco la Milano-Sanremo e tre giorni prima aveva dominato la Gand Wevelgem.

Anche Gimondi era in forma, ma Eddy era superiore e poi i racconti della sera prima lo avevano stranamente inquietato. Alla partenza il cielo era grigio e lungo il percorso la pioggia si alternava a

nevischio, il tutto condito da un vento insidiosissimo che obbligava i corridori a frequenti cambiamenti di ritmo.

Dopo dieci chilometri vanno in fuga in sette corridori, tra i quali il belga Noel Forè, che aveva vinto il Fiandre l'anno prima. Poi l'inglese Hoban, George Delvel e altri quattro. Questi raggiungono un vantaggio massimo di sei minuti quando, dopo 216 chilometri, nei pressi di Mont de Faucons, vengono ripresi dal gruppo e Gimondi allunga. Dopo poco Zandegù lo rincorre e si porta dietro un drappello di uomini, tra i quali Merckx. Una volta raggiunto il capitano, Dino scatta e Gimondi resta alle sue spalle a far da freno al fiammingo e agli altri, mentre solo Forè rimane alla ruota di Zandegù. Al traguardo di Merelbeke vincerà l'italiano sullo stoico ma esausto Forè, reduce da ben 245 chilometri di fuga.

Al momento della premiazione sotto al palco c'erano centinaia di minatori italiani che esultavano per colui che aveva domato i leoni fiamminghi nella loro gabbia. Dino Zandegù non stava nella pelle, Gimondi piangeva per lui e per tutti quei minatori, che in quel momento si sentivano italiani più che mai.

Sentivano che l'orgoglio di patria era qualcosa di vivo, una vittoria che profumava di riscatto: quel trionfo era anche di tutti loro. Quando lo speaker della corsa andò per l'intervista, Zandegù decise di dedicare ai minatori la canzone che più rappresentava la loro terra: "*O sole mio*", e mentre cantava guardava loro che cantavano insieme a lui e vedeva quelle facce di fatica, che in quel momento si sentivano un po' a casa, e si commosse proprio al momento dell'acuto. Proprio nel momento in cui avrebbe dovuto intonare "Sta in froont'attee" la voce gli si spezzò nella gola. «Nessun tenore di quotazione mondiale ce l'avrebbe fatta», spiegò, e guardando in faccia il suo capitano Gimondi lo ringraziò per aver diretto l'orchestra sia in corsa, sia nella canzone con steccata finale.

## L'EPICO 1977

Quella del 1977 è stata una delle corse più polemiche nella storia del ciclismo moderno. La vincerà De Vlaeminck, trionfando in casa in una gara per lui stregata e che per il belga aveva un valore immenso, anche più del campionato del mondo.

Domenica 3 aprile, a St Niklass 167 partenti e nuvole basse. Arriveranno solo in 26 a Meerbeke. Il gruppo resterà unito fino ai primi muri, quando Merckx dà fuoco alla miccia. Le polveri però per Eddy sono un po' bagnate, visto che è affetto da mononucleosi (lo scoprirà pochi giorni dopo). Anche se non sta molto bene, decide di andare comunque in fuga. Del resto, lui non riesce ad arrendersi all'evidenza dei fatti: ha paura che la stagione gli sfugga di mano e ha ragione, poiché quella sarà la sua ultima annata da professionista, la più scarna di successi.

Roger De Vlaeminck e Freddy Maertens vanno a riprendere Eddy Merckx sul Koppenberg e poi lo mollano per strada, lasciandolo quasi in surplace. Sul Koppenberg, inserito appena l'anno precedente, i due fuoriclasse fanno impazzire la marea umana trattenuta a stento dalla polizia. Poco dopo Maertens, a seguito di una foratura, invece di aspettare l'ammiraglia della Flandria si fa passare la bici da un tifoso - o almeno così dice lui - ma si vocifera fosse stato invece suo fratello, e la bici fosse ultraleggera con rapporti agilissimi. Eh no! Il regolamento parla chiaro: squalifica immediata in caso di vittoria.

Il direttore di gara, Jos Fabri, si avvicina a Maertens per comunicargli che il cambio bici non è ammesso dal regolamento prima del Koppenberg, per evitare "imbottigliamenti" nel caso lo avessero fatto in molti, così lo squalifica. Peccato che il direttore sportivo di Maertens alla Flandria-Velda, l'istrionico Guillaume "Lomme" Driessens, non avesse partecipato alla riunione pre-gara dei DS, dove la norma era stata illustrata!

Maertens comunque è deciso a continuare per poi appellare la squalifica, anche perché Driessens gli grida: «Va' avanti, tira

drutto. Siamo in diretta tivù, ed è buona pubblicità per noi, vedrai che tutto si aggiusta!».

Fabri insiste, urlando, che spreca il suo tempo e le sue energie.

A quel punto Driessens ha un'idea delle sue: dice a Maertens di continuare e poi si avvicina a De Vlaeminck per offrirgli la scia di Maertens in cambio di 300.000 franchi belgi. De Vlaeminck, che oltretutto era stanchissimo, accetta e si mette a ruota di Maertens per i restanti 80 chilometri senza tirare un metro. Sul rettilineo finale "il Gitano di Eeklo" (il soprannome di De Vlaeminck) sorpassa Maertens, che allo sprint normalmente era molto più veloce di lui, e vince.

Sul podio De Vlaeminck, che solo l'anno prima aveva bollato il vincitore Planckaert di essere un "ciucchiaruote" per non aver collaborato nel finale, viene fischiato e fatto oggetto di "buuu" da parte del pubblico. Maertens fa appello, ma viene squalificato pur senza essere privato del secondo posto, per via "della dimostrazione di umanità per i suoi sforzi". Scelta molto discutibile e fuori dagli schemi, ma fu così che andò. La squalifica arriva comunque pochi giorni dopo, per quel cambio bici. La Federazione belga sentenziò: "strategia premeditata". Ma non è tutto.

A fine mese scoppia lo scandalo dello Stymul, il prodotto proibito che quasi tutti prendono. Un biochimico di Gand, il professor Michel Debackere, ha messo a punto un metodo efficace per scoprire i furbi. Maertens è tra i colpiti e viene tolto dall'ordine d'arrivo (squalifica doppia), così come Plankaert terzo arrivato. Il successo di De Vlaeminck acquista a questo punto maggior credito. Tra gli altri "beccati" Merckx, Pollentier, Sibylle, Kuiper e Van Katwijk. E gli italiani? In due soli finiscono la gara, Moser e Alfio Vandì. Francesco è sesto al termine di una giornata certo non brillante, costretto a inseguire per tutto il giorno l'incontenibile coppia al comando. Pur arrivando due volte secondo, 1976 e 1980, lo Sceriffo il Fiandre non lo vincerà mai.

## UNA STORIA DI PIETRA

Il Giro delle Fiandre non è mai stata una corsa come le altre.

In molti la considerano l'Università del Ciclismo, l'evento dell'anno. Il vento, le pietre, i muri, la fatica, il tifo scatenato di migliaia di tifosi accalcati lungo il percorso sono le peculiarità di questa corsa tanto mistica quanto spaventosa. Per vincerla ci vogliono cattiveria, intelligenza e fortuna, e chi la vince finisce nella lista dei santi o nel girone dei maledetti. Insomma, una classica col pelo sullo stomaco, un evento che ebbe uno stop di quattro anni dal 1915 al 1918, quando il Belgio subì l'invasione tedesca e divenne scenario di battaglie. Si riprese nel 1919 e poi via dritti fino ai giorni nostri, nemmeno la Seconda Guerra Mondiale riuscì a fermarla.

Le città di partenza e arrivo sono cambiate nel corso degli anni: Gand, Sint Niklaas, Bruges e negli ultimi anni Anversa per il chilometro zero, mentre sempre Gand, Wetteren, Meerbeke, Ninove e Oudenaarde per il traguardo finale. Il percorso del Giro delle Fiandre è cambiato molte volte nel corso degli anni. Fino agli anni '50 c'era spazio solo per il Kluisberg, il Kwaremont, il Kruisberg e l'Edelare, ma sempre più spesso l'organizzazione proponeva nuove strade con pavé. Nel 1950, come detto, venne affrontato per la prima volta il Kapelmuur.

Nel 1974 la gara arrivò all'Oude Kwaremont, mentre il temuto Koppenberg per la prima volta è stato affrontato nel 1976. Sta di fatto che in Belgio la Ronde è la vera festa nazionale e per i fiamminghi quella vittoria è davvero più importante del campionato del mondo, perché sono convinti che il vero mondiale si corra quel giorno. Insomma: «Se morisse il re il giorno della Ronde, non se ne accorgerebbe nessuno nelle Fiandre».

Lucien Buysse aveva ragione.



---

CAPITOLO XXIX

**LA FLÈCHE WALLONNE**





## TRADIMENTI, INGANNI E UN MURO SPAVENTOSO

Giulio Cesare nella sua personalissima campagna del Nord e, precisamente, in quella che al tempo si chiamava la Gallia Belgica, riuscì, con non poche difficoltà, a sottomettere i belgi, un popolo fiero e guerriero che derideva i romani per la loro bassa statura. Alcune tribù autoctone si arresero subito, accettando la schiacciante superiorità militare dei romani.

Altri nuclei, invece, si mostrarono più restii ad accettare il giogo imposto da Cesare. Fra questi si annoverano gli Atuatùci che, incalzati dall'esercito invasore, decisero di arroccarsi sulle rupi più alte per rendere più difficile l'assedio romano, trovando così rifugio presso Namur, futura capitale della Vallonia, sull'altura di Huy.

Per penetrare questa roccaforte, Cesare, dovette costruire un marchingegno d'assedio molto complesso.

Rupi, alture, muri, tradimenti, la Vallonia è sempre stata una terra che ha richiesto grandi sforzi e grandi sacrifici a chi ha voluto conquistarla.

Ripensando a quanta fatica fecero i legionari romani per scalare il muro dietro al quale si erano arroccati gli Atuatuci, e a quanto ingegno fosse servito agli ingegneri militari del tempo per architettare una torre mobile con argano per sfondare la linea nemica, non possiamo che impallidire. Oggi per conquistare il muro di Huy è sufficiente una piccola macchina d'assedio a due ruote, e un chilometro di sofferenza.

Ma quanto dura un chilometro? All'apparenza questa domanda può sembrare superficiale, sembra una di quelle domande poste dai bambini curiosi, che chiedono il perché di tutto, reclamando insistentemente spiegazioni che all'orecchio di un adulto possono sembrare banalissime: "Quanto è grande il mare? Quanto è blu l'azzurro? Quanto dura un chilometro?"

Un chilometro dura mille metri! Certo!

Riflettendo meglio, bisogna valutare come effettivamente si presenta questo chilometro se, per esempio, è in pianura, oppure in discesa o peggio ancora in salita, occorre anche vedere a che velocità lo si percorre questo chilometro e in quali condizioni atmosferiche. Quindi la domanda non è così puerile come sembra.

Nel ciclismo il mito dell'ultimo chilometro è vecchio tanto quanto lo sport che lo ha reso celebre. Sono talmente famigerati gli ultimi mille metri delle corse che spesso vengono identificati da una bandierina rossa che penzola sinuosa giù da un arco gonfiabile e che indica al gruppo lanciato a gran velocità l'ingresso nel segmento finale di corsa. Oppure una sorta d'incitamento al fatto che ormai manca poco, un segnale di allerta che invita ad affilare le armi in vista dell'inizio della vera battaglia o, più semplicemente, un modo per identificare una distanza da un traguardo posto in un luogo poco conosciuto, dove le corse in bici passano una volta ogni tanto e che, smontato l'arrivo, torna ad essere un chilometro come tanti altri.

Esistono poi ultimi chilometri che non hanno bisogno di triangoli rossi per essere identificati, talmente famosi che basta solo il nome per essere riconosciuti e persino temuti. In questo ristrettissimo gruppo di ultimi mille celeberrimi metri, forse nessuno vanta una fama pari a quella del Mur de Huy, l'ultimo terribile chilometro de La Freccia Vallone. Come tradizione impone, dietro alla nascita di una corsa ciclistica, c'è quasi sempre la campagna promozionale di un giornale o un quotidiano del settore. Anche l'origine de La Freccia Vallone segue questo canovaccio.

La prima edizione, datata 1936, vede la luce su iniziativa del quotidiano belga Les Sports. Sono passati quarantaquattro anni dalla creazione della Liegi-Bastogne-Liegi e quel 13 aprile ebbe inizio la storia de La Flèche Wallonne: 236 chilometri da Tournai a Liegi, con la vittoria di un belga, Philémon De Meersman, giunto al traguardo con ventuno altri belgi, e un solo italiano, Antonio Fabris.

Meersman rimane ad oggi il corridore più giovane di sempre

ad avere conquistato la corsa con i suoi 21 anni e 150 giorni, seguito da Eddy Merckx che, nel 1967, s'impose all'alba dei suoi 21 anni e 303 giorni.

Le prime edizioni de La Freccia Vallone sono un affare tra belgi. Il primo "straniero" a vincere La Flèche è, nel 1948, l'italiano Fermo Camellini, che poi tanto fermo non doveva essere, visto che in carriera riuscì a vincere anche due tappe al Tour de France e a indossare la Maglia Rosa nel Giro del 1946.

Col tempo la corsa si è costellata di nomi altisonanti: Coppi, Kübler, Poulidor, Van Looy, De Vlaeminck, Moser, Saronni e, ovviamente, Eddy Merckx, degno successore di Cesare in quanto a conquiste in giro per l'Europa. Eppure, malgrado l'albo d'oro di innegabile rispetto, La Freccia Vallone ha sempre sofferto la vicinanza della sorella più bella e più ambita e, nonostante la giovane età, è sempre stata considerata una delle tre classiche delle Ardenne, ma mai una classica "monumento".

La Freccia Vallone è sempre stata un po' adombrata dalla decana delle classiche, la Liegi-Bastogne-Liegi, e per molti anni è rimasta solo una corsa nel mezzo. Nel mezzo alla settimana, visto che la si corre il mercoledì, e nel mezzo tra l'Amstel Gold Race e la Liegi, per l'appunto.

Tutto questo, però, prima della decisione di posizionare l'arrivo lì, in cima al Mur de Huy, quando gli organizzatori decisero, nel 1985, di fare arrivare la corsa proprio su quella rampa posta sul lato sud della Mosa, dove il territorio si fa stranamente acuminato e tortuoso.

Il Mur de Huy ha cambiato per sempre la percezione de La Freccia Vallone, perché da quel giorno questa strada stretta, con una pendenza media del 9,3 per cento, risulta forse più di ogni altro nel programma delle classiche, il punto dove davvero si fa la gara.

Le squadre dei favoriti tendono a tenere la corsa chiusa fino all'ultimo chilometro, per poi lasciare che gli scattisti si giochino la vittoria sul Mur. Altri, invece, lo considerano talmente duro

da non richiedere tattica o capacità di comprendere quale sia il momento esatto per scattare. Conta semplicemente chi, in quel mercoledì di aprile, ha la gamba meno imballata e maggiore capacità di soffrire... tanto!

“Un’ascesa bestiale”, diceva Adriano De Zan durante le telecronache, espressione che ripeteva con puntualità svizzera quando i primi ciclisti lasciavano l’Avenue de Condroz per girare in Rue du Marché e apprestarsi ad affrontare i primi metri del Mur. “Semplicemente troppo duro”, è invece il pensiero di Paolo Bettini, che non è mai riuscito ad alzare le braccia sul traguardo di Huy.

L’inizio del Mur de Huy è un inganno, con un tratto al sette per cento e la strada che poi addirittura brevemente tende a spianare. Dei suoi 1300 metri totali, infatti, sono solo gli ultimi ottocento a essere ritenuti il vero muro, quello che gli abitanti del posto chiamano le Chemin des Chapelles ( il sentiero delle cappelle).

Ce ne sono sei disseminate lungo l’ascesa, più una in cima, dedicata a Notre-Dame de la Sarte, protettrice del borgo, che nel 1656, anno di poca grazia e pochissima pioggia, accolse le preghiere dei devoti locali, che finalmente sentirono cadere sui loro volti imploranti delle salvifiche gocce d’acqua dal cielo. Ogni sette anni per commemorare il miracolo, la statua di Notre-Dame de la Sarte, viene portata in processione lungo il muro dai pellegrini, i quali durante l’ascesa possono trovare conforto ossigenante in una delle altre sei cappelle.

I corridori invece il muro lo devono scalare ogni anno e forse delle cappelle non si accorgono nemmeno. Eppure, fermarsi per una preghiera o anche solo per prendere fiato, farebbe loro comodo. Tuttavia non hanno né il tempo né la possibilità, tanto sono impegnati a sbuffare e ancheggiare sui pedali, in più se ti fermi sul Mur de Huy, l’unica soluzione percorribile è proseguire a piedi, spingendo la bici.

Durante l’ascesa qualcuno suggerisce di non guardare neppure

davanti, ma di tenere la testa bassa in atto quasi penitente, facendo finta che la strada sia da un'altra parte, in un altro luogo. Invece le grandi scritte bianche che si ripetono sull'asfalto, recitano una cantilena che non permette evasioni spazio temporali: "Huy, Huy, Huy, Huy", con l'H maiuscola in grassetto. Una scritta che si ripete ogni due pedalate, emergendo da un asfalto che sembra addentare le ruote. Anche visivamente dal muro di Huy non si può sfuggire.

All'inizio del vero Mur, c'è un cartello che recita diciannove per cento come pendenza massima, ma anche questo è falso. Nel punto più duro, infatti la strada s'impenna fino al ventisei per cento. È la temibile S: quaranta metri di cruenta sofferenza. È lì che il folto pubblico belga si raccoglie, dietro a delle semplici corde di canapa. Uno spettacolo paragonabile a un concerto rock o a una partita di calcio, racconta Mario Aerts che s'impose nel 2002.

Sempre in quella curva, i corridori, più di ogni altra cosa, agognano una spinta. Kim Kirchen, vincitore della Freccia nel 2008, ha sempre dichiarato che chiunque, giungendo a quella S, si fosse trovato fuori dalle prime quindici posizioni, sarebbe stato definitivamente tagliato fuori da qualsivoglia possibilità di vittoria. L'ultima cappella è l'unica che i corridori ricordano, indica la fine dell'agonia.

Una volta che il vincitore ha tagliato il traguardo, le telecamere indugiano sulla linea d'arrivo per dare lustro anche ai corridori che arrivano dietro e che a poco a poco emergono dalla gola del Mur, zigzagando sulla strada, con la testa bassa, curvi sul manubrio, scomposti.

L'unico ad aver domato il muro di Huy, senza perdere la sua eleganza, è stato probabilmente Alejandro Valverde che in cima al muro ha vinto cinque volte, contribuendo in gran parte alla dominazione spagnola, iniziata nel 2012 con "Purito" Rodriguez e interrottasi nel 2018, quando a vincere è stato Julian Alaphilippe. Il francese, giunto boccheggianti in cima al Mur, ai giornalisti riuscì a dire una cosa soltanto ed era una domanda: "Ma... ho vinto?"

Forse è proprio questo che ti lascia il Mur de Huy; un dubbio, un'altra domanda infantile, dettata dall'incredulità derivante dall'essere riusciti a giungere primi al termine di un ultimo chilometro che, evidentemente, ha una durata molto diversa rispetto a tutti gli altri ultimi chilometri percorsi durante una corsa in bicicletta.

La Freccia Vallone, insomma, da quel 1985 è diventata una competizione per fachiri, una scalata a denti stretti, al massimo a lingua in fuori, sopportazione di quell'acido lattico che inonda e rattrappisce i muscoli; e così, da allora il Muro di Huy è divenuto il crocevia di qualsiasi speranza e ambizione. Il primo a imporsi sul quel muro infame fu Claude Criquiélon.

A dire il vero potremmo anche raccontarvi dei diciotto successi azzurri a La Flèche: di Rebellin, con il suo magico trittico nel 2004, oppure della fuga stratosferica di Fausto Coppi nel 1950. Siccome avevamo esordito con alcuni concetti del tipo "tradimenti e inganni", ci sembra doveroso raccontare quella sensazionale edizione che vide vincitore Francesco Moser.

7 aprile 1977, Verviers, ore 9:30. Tutto è pronto per la partenza de La Freccia Vallone. Sta nevicando dalla sera prima e, secondo gli ultimi bollettini meteo, sembra che la neve non abbandonerà i ciclisti per tutta la durata della corsa dell'indomani.

In gruppo corrono strane voci, sembra che nei pressi dell'arrivo si stia allestendo una "stanzetta" adibita all'antidoping e che la Federazione disponga di una nuova "macchinetta" in grado di rilevare la presenza di stimolanti, assunti dagli atleti fino a una settimana prima del controllo.

Verviers è una cittadina di lingua francofona in provincia di Liegi e quel giorno era la sede di partenza e pure d'arrivo.

I corridori, i direttori sportivi e tutto *l'entourage*, erano in subbuglio perché vedevano strane e insolite manovre nella zona che sarebbe stata riservata al dopo gara e quella mattina qualcuno tremava per davvero... forse non solo per il freddo e la neve.

Ma veniamo alla corsa vera e propria, 17 colli da affrontare e

223 chilometri da percorrere sotto un cielo scuro, neve battente, e vento contrario. Almeno per tutta la prima metà della corsa, le avverse condizioni meteo sconsigliano i corridori ad azzardare azioni a lunga gittata.

I belgi quell'anno dominavano in lungo e in largo, ma quel giorno il gruppo rimase per lungo tempo molto unito, quasi a far da testuggine romana contro quelle tremende raffiche di vento e neve ghiacciata.

Patrick Perret, giovane passista della Miko-Mercier, che ha nel "vecchio" Raymond Poulidor, quasi 41enne e all'ultima stagione in carriera, il capitano designato una volta ritirato Zoetemelk, prova ad andarsene sulla Cote de Wannee.

L'azione del francese sortisce l'effetto di svegliare i "grandi" del plotone. Tra questi Gianbattista Baronchelli, che guida la Scic e che ha tra le sue file il promettentissimo neoprofessionista Giuseppe Saronni, che solo qualche giorno prima aveva celebrato la sua prima vittoria al Trofeo Naftalina, e che qui risponde al tentativo di Perret, lo aggancia e lo stacca, rimanendo solo al comando.

Mancano ancora più di 50 chilometri al traguardo ed è qui che sale prepotentemente alla ribalta Freddy Maertens, che va a riprendere Baronchelli, lo pianta in asso e, sotto pioggia e fiocchi di neve, copre in beata solitudine gli ultimi 45 chilometri di corsa, aumentando costantemente il vantaggio sul gruppo degli inseguitori. Oltre a Baronchelli e Saronni, vede Moser, che non ama queste pendenze ma quando c'è da dar battaglia non è secondo a nessuno, e Merckx, che, dopo l'addio al ciclismo della famiglia Molteni, si è accasato alla Fiat-France, ma è reduce da una fastidiosa mononucleosi. Quest'ultimo si dimostra tra i più attivi, al pari della corazzata Ti-Raleigh che affida le sue *chances* di successo a Gerrie Kneteman, Hennie Kuiper, Henk Lubberding e Dietrich Thurau, alla Brooklyn di De Vlaeminck e De Witte e alla Flandria di Michel Pollentier, che ha il compito di coprire le spalle a Maertens.

Il campione del mondo è incontenibile e vola via a tagliare il

traguardo a braccia alzate, con l'abissale vantaggio di quasi tre minuti sui più immediati inseguitori, che altri non sono che Moser e Saronni, con il trentino a precedere il lombardo nello sprint per il secondo posto. Van Springel, Kneteman e Teirlinck chiudono uno in fila all'altro con il tempo di 5 ore 55'34".

Ma se in corsa il maltempo aveva flagellato i corridori, è niente a confronto dell'uragano che si scatena a corsa conclusa, allorché, confermando quelle che erano le indiscrezioni circolate al mattino alla partenza, viene imposto ai ciclisti di sottoporsi a un controllo antidoping, previa analisi di un campione di urine. E qui accade il patatrac. Maertens, come gli altri 45 corridori giunti al traguardo, viene analizzato.

Conclusione: 26 atleti squalificati per essere stati trovati positivi allo Stymul, tutti e 26 positivi per la stessa sostanza, un farmaco contenente Efedrina, che quell'anno andava molto di moda in gruppo. Beccato il vincitore Maertens, Pollentier, Sybille, Kuiper e pure sua maestà Eddie Merckx, ma nessun italiano.

Così quella Freccia Vallone fu l'unica della storia a essere vinta a tavolino dal secondo sulla carta, che per l'appunto era Francesco Moser, che batté in volata un giovanissimo ma già smaliziato Beppe Saronni. Per la cronaca, Merckx fu trovato positivo altre due volte ai controlli antidoping prima di quella Freccia: al Giro d'Italia 1969, dove gli vennero riscontrate tracce di Fencamfamina, uno stimolante contenuto nelle compresse di Reactivan e poi al Giro di Lombardia 1973, con tracce di Mucantil (un antiossidante metabolico). Anche qui venne squalificato.

Tornando a quel 7 aprile, le chiacchiere in corsa, ma soprattutto nel dopocorsa, dicevano che De Vlaeminck, avvicinandosi a Fred, gli avesse chiesto una boccetta, ma a causa del freddo e i sussulti del pavé, l'ampollina gli fosse scivolata dalle mani di Maertens frantumandosi a terra. Sarà vero? Non si saprà mai. Si sa però che Roger in quell'occasione impreccò energicamente e a noi piace immaginare il suo sospiro di sollievo d'innanzi al pisciatoio o, se vi sembra meno volgare, chiamiamolo pure vespasiano.



---

CAPITOLO XXX

**L'AMSTEL GOLD RAAS**





## LA PIÙ GIOVANE DELLE CLASSICHE SI CORRE INTERAMENTE IN TERRITORIO OLANDESE

Il nervosissimo percorso è disegnato su un fazzoletto di terra, tra strade strette, case di mattoni e le celeberrime *côtes*. Stiamo parlando dell'Amstel Gold Race che insieme a La Freccia Val-lone e Liegi-Bastogne-Liegi dà origine al trittico delle Ardenne.

L'Amstel è una corsa che stuzzica gli appetiti di quei corridori meno avvezzi ai muri e al pavé, che amano scattare in salita. Un percorso difficile da interpretare per via di quei strappi secchi e duri che non finiscono mai e costringono chi vuole esserne protagonista ad affrontarli nelle prime posizioni per non finire imbottigliato nel gruppo. Una corsa che da sempre è stata teatro di duelli rusticani e finali tanto imprevedibili quanto entusiasmanti.

La denominazione della corsa deriva dall'omonima ditta di birra, che prende a sua volta il nome dal fiume che attraversa Amsterdam, le cui acque servivano per il raffreddamento della birra stessa, dopo la lavorazione. Ma andiamo con ordine.

Correva l'anno 1965 quando i signori Herman Krott e Ton Vissers, che avevano alle spalle una storia di direttori sportivi in ambito dilettantistico e organizzatori di piccole corse ciclistiche, decisero di fondare Inter-Sport, una società che si poneva come obiettivo quello di promuovere eventi sportivi in terra olandese. Ai due ragazzotti non mancava di certo l'inventiva né tantomeno la lungimiranza e capirono fin da subito che, in un paese come l'Olanda, da sempre votata assiduamente al culto delle due ruote, mancasse proprio una grande corsa in linea.

Fu così che la mattina del 30 aprile del 1966, nel giorno della festa nazionale dei Paesi Bassi, partì la prima edizione dell'Amstel Gold Race, che inizialmente doveva collegare Amsterdam a Maastricht. Si disputò, invece, tra Breda e Meerssen.

Il percorso, in verità, cambiò più volte fisionomia nelle settimane precedenti la gara, complici i numerosi corsi d'acqua che imponevano deviazioni impreviste.

Ci si mise poi il divieto di attraversare il ponte di Moerdijk, che rappresentava l'unica possibilità di lasciare Rotterdam verso Sud, e allora decisero di far partire la gara da Breda, allungando così di 50 chilometri la distanza da coprire, per un totale di ben 302 chilometri.

Ai nastri di partenza si presentarono in centoventi e i più forti c'erano tutti, a cominciare da Jacques Anquetil e il suo eterno rivale Raymond Poulidor, Rudi Altig, nonché l'idolo di casa Jan Janssen e così via.

I campioni più blasonati, però, delusero aspramente le aspettative e si ritirarono a uno a uno strada facendo, cosicché la corsa prese una piega del tutto imprevista, con una fuga animata da 13 corridori, tra i quali emersero con forza Jean Stablinski, Bernard Van de Kerckhove e Jan Hugens, tutti e tre portacolori della Ford-France, proprio la formazione che aveva in Anquetil il capitano designato.

Forti dell'accordo di squadra, i temerari presero velocemente il largo e per gli inseguitori non ci fu davvero più la possibilità di rientrare. Sotto un tiepido sole primaverile, Jean Stablinski, già campione del mondo a Salò nel 1962 e pluricampione di Francia con ben 4 titoli, nonché vincitore della Vuelta nel 1958, confermò il fatto che, quando la strada s'impennava, lui sapeva dire la sua, e dopo ben 7 ore 48 minuti 50 secondi di fatica, batté senza problemi Van de Kerckhove allo sprint, iscrivendo per primo il suo nome nell'albo d'oro della neonata corsa. L'olandese Hugens, a dispetto del sostegno del pubblico amico, venne penalizzato in volata da un salto di catena e terminò sul terzo gradino del podio, completando il trionfo della formazione transalpina.

Negli anni successivi la corsa non si disputò più nel giorno della festa del Re, a causa delle proteste di un movimento hippie dichiaratamente antimonarchico e anarchico.

Ad oggi la sede di partenza è in quel di Maastricht, la città che rappresenta il Limburgo. Solo nel 1968, per motivi organizzativi, la corsa si disputò in autunno, mentre l'edizione 2020 è stata annullata a causa della pandemia.

L'Amstel è una corsa per corridori forti e coraggiosi, quei muri secchi, ripidi e spietati non si possono subire, bisogna aggredirli. Lo sapeva bene Eddy Merckx che, in quel 1973 sul Fromberg, a 80 chilometri dall'arrivo, piazzò una progressione devastante senza voltarsi indietro una sola volta, tanto da vedere tutti gli altri solo all'arrivo. Il fatto è che gli altri arrivarono che era già buio e per di più la pioggia nel frattempo si era trasformata in nevischio. Solo in ventotto quel giorno, o per meglio dire, quella sera, terminarono la gara. Il Cannibale si ripeté due anni più tardi staccando nel finale Freddy Maertens.

L'edizione del 1974 vide trionfare l'incosciente ventitreenne, idolo di casa, Gerrie Knetemann, il ragazzo che correva con i Ray-Ban.

Era appena diventato professionista e non aveva ancora vinto una corsa, ma quel 13 aprile il corridore della Gan-Mercier prese il volo a più di 150 chilometri dal traguardo di Meerssen, in compagnia di Hennie Kuiper e Wilfried David e poi rimase solo, riuscendo così a dipingere la prima superba pagina di una carriera davvero speciale. Knetemann, quel giorno, vinse per dispersione: 3 minuti e 21 secondi sul drappello battezzato dal belga Walter Planckaert, arrivato quando Gerrie già non aveva nemmeno più il fiatone. La folla impazzì per quel successo e festeggiò Knetemann fino a tarda notte. Come? Con circa 150 bottiglie di birra, visto che l'organizzazione ne aveva messe in palio una per ogni chilometro di fuga.

Per trent'anni nessun italiano riuscì a imporsi all'Amstel Gold Race. Ai secondi posti, invece, andavamo forte: Francesco Moser, il primo nel 1978, e poi ben quattro in cinque anni, con Fondriest, Bugno, Cenghialta e Cassani all'inizio degli anni '90.

Nel 1996 la musica però cambia, in gara ci sono nomi altiso-

nanti. Dal leader di Coppa del Mondo Johan Museeuw a Miguel Indurain, da Richard Virenque a Bugno e Bartoli. Nelle fasi decisive di gara ci sono tre uomini davanti Missaglia, Sorensen e Peron. Ma, a una trentina di secondi, scalpita un gruppetto. Da questo, sull'Hallembaye, se ne va Stefano Zanini. Nessuno lo tiene e, in un paio di chilometri, il corridore della Gewiss si riporta sulla testa della corsa. La gamba è troppo buona per indugiare e sul Saint-Pierre saluta anche i nuovi compagni di fuga, in barba alle sue doti di velocista.

Mancano 12 chilometri al traguardo e nessuno lo rivedrà più. Zanini arriva tutto solo a Maastricht e festeggia col segno della croce, la maledizione è spezzata.

Negli anni successivi gli altri italiani a vincere furono: Michele Bartoli nel 2002, Davide Rebellin nel 2004, con quel magico tris Amstel-Freccia-Liegi in una settimana, e ancora Danilo Di Luca nel 2005, Damiano Cunego nel 2008 e il bis di Enrico Gasparotto nel 2012 e 2016.

Ma torniamo al fatto che l'Amstel sia una classica che si corre interamente in territorio olandese, e, a proposito di campanilismo, ci fu un ciclista di casa che per l'appunto si rivelò uno straordinario profeta in patria vincendola per ben cinque volte: dal 1977 al 1980 piazzò quattro botte di fila e poi, dopo un intervallo appannaggio del grande Bernard Hinault, nel 1981, trionfò nuovamente nel 1982.

L'edizione numero dodici della corsa olandese parte da Heerlen. Corre l'anno 1977 e i favoriti sono nell'ordine: Freddy Maertens, in maglia iridata e dominatore dell'inizio stagione; Roger De Vlaeminck, il cacciatore di classiche per antonomasia; Eddy Merckx, che nonostante avesse imboccato il viale del tramonto era pur sempre il cannibale; e infine il giovane Jan Raas che aveva beffato tutti alla Milano-Sanremo con una zampata micidiale venti giorni prima.

La corsa prosegue con una relativa tranquillità fino al chilometro 205 (ne mancano 25 all'arrivo). In fuga c'è l'olandese

Jos Schipper, raggiunto da Knetemann, con il gruppo a pochi secondi. Raas parte a sua volta, trascinandosi l'ex iridato Kuiper, compagno di squadra di Knetemann alla Raleigh.

Ai piedi del Cauberg si forma un drappello di quattro atleti, composto da Knetemann, Kuiper, Raas e Schipper, con il gruppo atardato di 45”.

A Valkenburg, Schipper viene staccato da Raas e dal tandem della Raleigh.

Merckx e Bruyère, nel frattempo, tentano invano di organizzare la rincorsa, mentre Maertens prima non collabora e poi attacca con veemenza, seguito a ruota da Moser e De Vlaeminck, rivali di sempre.

Lo scarto con i tre battistrada si assottiglia a una ventina di secondi. In due contro uno, Knetemann e Kuiper scattano a turno per far fuori Raas, ma il portacolori della Frisol risponde con un'incredibile facilità e allo sprint s'impone, andando a cogliere il secondo successo in una classica in meno di un mese.

Nell'edizione del 1978 Jan Raas ritorna a vestire la livrea della corrazzata TI-Raleigh e tocca a lui indossare i panni del favorito. Dopo la prima parte di gara piuttosto tranquilla e dopo alcuni timidi tentativi di fuga, sempre rintuzzati dal gruppo, sulla *côte* del Fromberg prendono il largo cinque pezzi da novanta, nell'ordine: Joop Zoetemelk, Francesco Moser in maglia iridata, Freddy Maertens e Hennie Kuiper con il compagno di squadra Jan Raas. Passano alcuni chilometri e, appena la fuga si stabilizza, Kuiper attacca una prima volta, ma viene ripreso da Moser.

A Sibbe nuovo allungo di Kuiper ma, ancora una volta, è il campione trentino a stoppare il tentativo dell'olandese. Sul Cauberg Raas sferra il suo attacco. Moser ormai è troppo stanco, toccherebbe a Maertens e Zoetemelk rispondere, ma il fiammingo e l'olandese restano sulle ruote. Raas guadagna in brevissimo tempo un minuto di vantaggio che conserva e anzi incrementa fin sul traguardo, conquistando il bis consecutivo.

Nell'edizione del 1979 Raas è annunciato in gran forma, ha

vinto il Giro delle Fiandre pochi giorni prima, oltre al Gran Premio di Harelbeke e una tappa alla Parigi-Nizza. Oltretutto ha pubblicamente dichiarato di volere puntare al tris.

L'olandese non tradisce il pronostico e va in fuga con il compagno di squadra Henk Lubberding e lo svedese Sven-Åke Nilsson. Nel finale li stacca di una ruota con un'azione di forza, presentandosi da solo al traguardo.

Tutto come da previsione quindi tripletta di fila per l'occhialuto campione "tulipano", che si conferma come uno dei più forti cacciatori di classiche degli ultimi anni, con una sequenza di vittorie davvero ragguardevole. L'anno successivo, nel 1980, Jan Raas è inevitabilmente il punto di riferimento della quindicesima edizione dell'Amstel Gold Race, l'occhialuto campione olandese indossa una fiammante maglia di Campione del Mondo, conquistata a Valkenburg qualche mese prima.

La corsa si anima piuttosto presto e sul Keutenberg Raas, puntuale, attacca e allunga con Lubberding e Duclos-Lassalle. Ma Bernard Hinault, tirando da solo, riporta sotto i fuggitivi formando un gruppetto di tredici battistrada, tutti corridori di rango, tra i quali l'irlandese Kelly, Duclos-Lassalle, Pollentier, Zoetemelk, Knetemann e lo stesso Hinault, che in quel momento storico era il numero uno al mondo.

Dopo vari tentativi di allungo da parte di Kuiper, la corsa si decide allo sprint e Raas si produce in un sorprendente quanto imperioso acuto che annienta letteralmente i rivali. Ancora primo, per la quarta volta consecutiva! L'Amstel Gold Race diventa a pieno titolo Amstel Gold Raas.

L'edizione del 1981 viene vinta dal bretone Bernard Hinault che interrompe la favolosa serie di Raas. Ma, nel 1982, il campione olandese è più che mai deciso a riprendersi lo scettro e tutta la Ti-Raleigh è al servizio del suo capitano.

Il primo a tentare la fuga è Gerrie Knetemann sul Raarberg e ci rimane per diversi chilometri. Poi, però, viene ripreso, venendosi a creare così, un gruppo di sedici uomini, tra i quali Jan

Raas, scortato da quattro compagni di squadra. Ed è proprio lui in prima persona a rompere gli indugi sulla terribile *côte* del Keutenberg e spezza il gruppo.

La corsa entra nella sua fase decisiva e Raas si muove col piglio del padrone. Phil Anderson e Stephen Roche della Peugeot sono gli unici che possono fare gioco di squadra, mentre Sean Kelly confida nel suo spunto veloce. Ma contro Raas c'è poco da fare. Così, all'ultimo chilometro, da *finisseur* eccezionale qual è, Raas piazza un irresistibile allungo che tramortisce gli avversari.

Insomma cinque volte Amstel in sei anni e pensare che a noi italiani Jan Raas non è mai stato particolarmente simpatico, anzi, tutt'altro. Bisogna dire anche che è riconosciuto da tutti il fatto che si tratti di un autentico fuoriclasse, di un campione vero, soprattutto se ci si riferisce all'Amstel Gold Race.

Occhialuto, faccia da eterno arrabbiato - e si arrabbiava spesso e volentieri - Jan è cresciuto alla corte di Tommy Post dal quale imparò i trucchi del mestiere, anche i più truffaldini.

Uno spunto veloce, eccezionali doti da *finisseur* e uno spiccato senso della tattica fanno dell'olandese il quarto plurivittorioso della storia nelle classiche "monumento." A vincere cominciò subito, tanto che dopo la Milano-Sanremo del '77 tutti pensavano di aver trovato il Carneade di turno. Si sbagliavano!

Era ed è amatissimo in Olanda, ma odiatissimo in Italia. L'odio è un brutto sentimento, certo, ma un po' di fastidio nei confronti del nederlandese è compatibile a tutto tondo, visti i tanti episodi di cui si rese protagonista. E siccome era pure incurante delle telecamere, molti di questi sono pure documentati. Ad esempio al Giro delle Fiandre dell'80 nel quale, pur di far perdere Moser, che era stato il massimo protagonista della prova, preferì fosse Pollentier a prevalere piuttosto che il trentino, e compromise la sua stessa possibilità di vittoria arrivando terzo.

L'episodio, che rivela la sua spregiudicatezza, si consumò a Valkenburg in occasione del Campionato del Mondo, da lui vinto in combutta con Thurau, un altro uomo di grande esperienza.

Raas non si fece riguardo nello sprint a prodursi in un micidiale zig-zag che mandò a terra l'azzurro Battaglin, giusto nel momento in cui stava scattando verso il traguardo. E la giuria non prese alcun provvedimento. Del resto si correva in Olanda.

“Gli ha tagliato la strada, lo ammazzano!” gridò immediatamente un tifoso ciociaro. Adriano De Zan dirà in diretta: “Questo signor Raas verrà ricordato come il campione del mondo delle spinte”. Quelle “ricevute in salita” e quelle “date nel finale”. Poi raggiunse il gruppo di italiani e intervistò quel signore che chiamò per l'occasione “tifoso dai bellicosi propositi”.

Con le buone o con le cattive, intanto, il ragazzo vinse qualcosa come 145 corse, tra cui il Campionato del Mondo su strada, per l'appunto. Ma anche due edizioni del Giro delle Fiandre, una Parigi-Roubaix, una Milano-Sanremo, le famose cinque Amstel Gold Race, due Parigi-Tours e una Gand-Wevelgem. Prese il via a otto Tour de France, vincendo dieci tappe e vestendo per quattro volte la Maglia Gialla.

Per la cronaca, se durante una corsa avesse sentito qualcuno che lo offendeva, lui sarebbe stato capace di fermarsi e spiegare a modo suo all'imprecatore di turno che certe cose non si dovevano dire, perciò durante la gara, signori tifosi, zitti e mosca altrimenti so' cazzotti!



---

CAPITOLO XXXI

**LA LIEGI-BASTOGNE-LIEGI**





## UNO STATO ALTERATO DI COSCIENZA

Alcune corse di ciclismo sono destinate a diventare leggenda, corse che richiedono di spingersi oltre ogni limite fisico e mentale. Per gli amanti del ciclismo (ma non solo) c'è un nome che descrive pienamente questa tipologia di competizione: la Liegi-Bastogne-Liegi, una delle tre classiche delle Ardenne. La corsa, che si svolge nella regione belga della Vallonia, è nota per il suo percorso che si sviluppa all'interno del massiccio delle Ardenne in un ambiente umido e tenebroso, tempestato di salite ripidissime, falsipiani infernali e discese parecchio scivolose.

È una corsa estremamente complessa e difficile, da correre e da interpretare. Basterebbero le parole dello scrittore Giovanni Battistuzzi per capire dove ci stiamo addentrando:

“Liegi è il luogo della melanconia. Liegi è uno stato alterato di coscienza, una dimensione interna affollata, nella quale convivono troppe sensazioni contrastanti. E a non starci attento si finisce per non capirci più niente, rimanere impalati in uno stato di confusione sospeso tra passato e futuro, tra rimpianto e illusione”.

La Liegi è la più antica delle classiche monumento ed è rimasta l'unica gara che prevede il ritorno al punto di partenza. A ricordare la sua veneranda età, è conosciuta anche come la Doyenne (La Decana). Nacque con lo scopo di promuovere le vendite di un giornale, L'Express, correva l'anno 1892.

La prima edizione, di 250 chilometri, vide alla partenza trentatré corridori, tutti belgi e arrivarono al traguardo solo in 17. A vincere quel lontano 29 maggio fu Léon Houa, che riuscì a fare sue anche le due edizioni successive. Subito dopo lasciò il ciclismo e iniziò a correre con le automobili da corsa, ma trovò la morte in un terribile incidente stradale.

La Liegi ha tantissimi anni ma non li dimostra affatto, è sempre così bella, così fresca, frizzante e così seducente. In effetti, la Liegi-Bastogne-Liegi è da sempre una delle corse più amate e desiderate di tutto il panorama ciclistico. Moreno Argentin, che la fece sua per ben quattro volte, disse che chi vuol vincere la Liegi dovrebbe averla in testa già da prima che cominci la stagione e continuare a pensarla per tutti i giorni finché non arriva “quel” giorno.

Dal 1895 al 1907 la corsa non si disputò più, per essere ripresa nel 1908, quando vinse il francese André Trousselier, classe 1887, che non vincerà più nulla in carriera, ma resterà l'unico vincitore non belga fino al 1930, anno in cui trionfò il tedesco Hermann Buse.

La Liegi fu interrotta ancora nel 1910 e tra il 1914 e il 1918 per la Prima Guerra Mondiale. Durante il secondo conflitto si saltarono le edizioni dal 1940 al 1942 e quella del 1944. Invece si corse regolarmente nel 1943, durante l'occupazione tedesca.

Nel 1945, nel territorio ripreso dagli Alleati, si gareggiò il 5 agosto, il giorno prima del lancio della bomba atomica su Hiroshima. Da quell'anno la Liegi si disputa senza interruzioni e in tutti questi anni non si riesce a ricordare una sola edizione della “Doyenne” che sia stata noiosa. Una giovincella, insomma, con un bel caratterino, la più dura delle corse delle Ardenne dal punto di vista altimetrico e sotto il profilo tattico, per non parlare di quelle che chiamano *côtes*, che a dispetto del nome breve e secco, sono invece salite vere, di quelle che fanno male. Per non parlare del vento che costringe i corridori a disporsi a ventaglio... più facile a dirsi che a farsi.

Le edizioni più martoriate dal cattivo tempo sono state quelle del 1919, del 1957 e quella del 1980, dominata dallo “Zio Bretone” Bernard Hinault in un'impresa eroica, spingendosi talmente oltre il limite da portare ancora oggi, dopo tanto tempo, i segni di quella gara leggendaria. almeno questo è quanto racconta Bernard stesso.

Quell'anno le condizioni atmosferiche erano talmente sfavorevoli che solo 21 dei 174 ciclisti riuscirono a terminare il percorso. In quell'aprile del 1980, a circa 91 chilometri dal traguardo e avvicinandosi alla salita di Stockeu, caratterizzata da un dislivello di 227 metri, il ciclista belga Rudy Pevenage si trovava a circa 1'15" davanti a Hinault. Ma, nella salita successiva, ecco che Hinault realizzò l'impossibile: un'accelerazione improvvisa che lasciò tutti indietro. Mancavano ancora 80 chilometri al traguardo ed era quello il momento in cui sfruttare l'arma vincente: la costanza. Per ben sette ore Hinault resistette alla neve e al gelo continuando ad aggiungere distanza tra sé e gli avversari. Di questa grande impresa è rimasto il ricordo di quella sensazione di congelamento provata alle mani che, ancora oggi, lo accompagna nelle giornate più fredde. Hinault tagliò il traguardo con una distanza di 1'24" dal secondo. La stampa, il pubblico e gli avversari erano completamente sotto shock.

L'edizione del 1957, invece, non è rimasta nella storia soltanto per la neve, ma anche perché in quell'anno avvenne un episodio più unico che raro: la vittoria finale fu attribuita pari merito a due concorrenti: il belga Germain Derycke, che aveva vinto la corsa distanziando di circa tre minuti il connazionale Frans Schoubben. Derycke aveva, però, tagliato il percorso, forse involontariamente, con un guadagno di qualche centinaio di metri sugli avversari. In virtù del cospicuo margine con cui era giunto sul traguardo, la giuria decise di non squalificarlo, ma di affiancargli sul podio il secondo arrivato: Schoubben.

Dal 1892, anno di nascita della corsa, bisognerà attendere ben 73 anni per vedere vincere un italiano, che era cresciuto ciclisticamente in Belgio, in quanto fu costretto ad emigrare dalla campagna avellinese fino a Charleroi, per seguire il padre impiegato nelle miniere. Stiamo parlando di Carmine Preziosi, un ragazzo che, dovendo emigrare per fame, lasciava l'Italia, ma andava nella terra promessa del ciclismo.

Lui le amava le Ardenne e adorava quel tipo di ciclismo; stabilendosi in Belgio sarebbe potuto rimanere vicino a suo padre.

In realtà la vita da quelle parti era dura e Carmine, da dilettante, dovette lavorare sodo; di giorno si allenava e di sera faceva l'autista. Fece pure il vetraio e, all'occorrenza, il cameriere.

Torniamo però a quella Liegi del 1965. Si arrivava al celebre anello di Roucourt, dove l'anno precedente Sante Gaiardoni si laureò campione del mondo su Antonio Maspes. Per quella Liegi il direttore sportivo Luciano Pezzi aveva allestito una squadra fortissima, tutta al servizio di Vittorio Adorni; la squadra in questione era la Salvarani.

Alla fine della gara, il primo a entrare in pista fu appunto Vittorio Adorni, bisognoso di riscatto dopo tanti secondi posti (secondo al mondiale alle spalle di Jannsen, secondo alla Milano-Sanremo e sesto alla Parigi-Roubaix, primo degli italiani). Stavolta il campione parmense ce la poteva fare. Alle sue spalle c'era ancora l'olandese campione del mondo. Nella foga di rimontare, l'alfiere della Salvarani scivola, va per terra, trascinandosi altri sette corridori. La pioggia incessante aveva reso viscido il cemento, non cadere era quasi impossibile.

Ormai per Adorni era fatta, ma dalle retrovie arrivava a tutta birra Preziosi che, per la frenesia di vincere, si appoggiò con la mano sinistra su di lui, danneggiandolo vistosamente, tanto che Adorni rimase in piedi per miracolo. Pezzi vide tutto e presentò reclamo alla giuria. Ma questa volta a chiudere gli occhi fu proprio il giudice d'arrivo, che sostenne di non aver visto nulla di tutto ciò. Anzi poi ritratterà la sua versione dei fatti, sostenendo, addirittura, che Preziosi fu costretto a fare quel gesto altrimenti sarebbe caduto!

Si dice che Adorni questa sentenza non l'abbia mai digerita.

Per la cronaca, gli italiani vincitori della Liegi, oltre a Carmine Preziosi, sono stati: Silvano Contini nel 1982; Moreno Argentin s'impose per quattro volte negli anni 1985, 1986, 1987, 1991; due volte Michele Bartoli, nel 1997 e nel 1998; due volte Paolo Bettini,

nel 2000 e nel 2002; poi Davide Rebellin nel 2004 e Danilo Di Luca nel 2007.

Con la Liegi-Bastogne-Liegi si conclude la campagna del Nord, una dimensione mistica che si rinnova ogni anno. Con la Liegi finisce la primavera e inizia il ciclismo, quello normale, che sarà bellissimo comunque, ma il ciclismo del pavé, dei muri, delle côtes, quel ciclismo di lassù che un giorno basta e avanza, beh, quello è un'altra cosa!





---

CAPITOLO XXXII

**CURIOSITÀ  
AL GIRO D'ITALIA**





## TUTTO QUELLO CHE AVRESTE VOLUTO SAPERE SULLA CORSA ROSA

La prima edizione del Giro Ciclistico dell'Italia, oggi noto semplicemente come Giro d'Italia, risale al 1909.

Da quello storico anno in poi, la corsa rosa vive e rinforza il proprio mito. Quanti episodi ci ha presentato il Giro nel corso della sua storia ultracentenaria, a volte decisamente fuori dal comune. E quante volte ci siamo detti fra amici: «Ti ricordi quella volta che al Giro...?». Tornando indietro con la memoria fino alla primissima edizione, vogliamo dare ai lettori l'opportunità di arricchire il proprio bagaglio di aneddoti, per stupire amici e appassionati nelle chiacchiere al bar, alle ciclostoriche o mentre si commenta una tappa sui social.

1909

Il dorsale numero 1 è di regola quello del campione uscente. Nel primo Giro tocca però al primo iscritto: il bresciano Felice Peli, figlio di Isidoro e di Rosa Ostelli, nato a Sarezzo di Brescia l'11 novembre 1889 e domiciliato nella frazione di Zanano, in via San Martino 10. Si ritirò nel corso della sesta tappa.

La prima edizione del Giro si disputò in sole 8 tappe, ma su una lunghezza complessiva di 2.447 chilometri. La prima frazione, lunga 397 chilometri, partì alle 2.53 del mattino da Piazzale Loreto a Milano.

Il primo vincitore di tappa nella storia del Giro d'Italia è il romano Dario Beni, che il 13 maggio 1909 s'impone a Bologna in 14 ore 06'15", alla media di 28.148 km/h, su Mario Pesce e Carlo Galetti.

La prima caduta del Giro avviene dopo 1.500 metri, ancora

dentro Milano, in località Molinello, coinvolti Gerbi e Ganna.

La bici di quello che sarà il vincitore pesa 15 chilogrammi, ha il fanale, il pignone fisso e un unico rapporto.

Il montepremi complessivo ammontava a 25.000 lire (circa 600.000 euro odierni). Il vincitore fu il varesino Luigi Ganna, che fra le vittorie di tappa e la classifica finale, guadagnò 5.325 lire (circa 133.000 euro odierni). Carlo Galetti, secondo classificato, accumulò 2.430 lire. Giovanni Rossignoli, terzo, vinse 2.008 lire. Giuseppe Perna, 49° e ultimo, accumulò 300 lire.

La prima edizione vide anche i primi squalificati: Guglielmo Lodesani, Vincenzo Granata e Andrea Provinciali, che pensarono di recuperare il ritardo accumulato salendo su un treno. Furono riconosciuti da alcuni giudici presenti sul mezzo di locomozione e vennero prontamente squalificati.

Furono solo quattro gli stranieri che partirono in quella prima edizione: quattro francesi (Petit-Breton, Trousselier, André Pottier e Decaup). Nessuno di loro lo finì.

Se quel Giro fosse stato a tempo anziché a punti, la vittoria sarebbe andata a Giovanni Rossignoli.

**1910** - Dopo il grande interesse suscitato dalla prima edizione, le aziende costruttrici di biciclette chiesero di aumentare il chilometraggio totale del Giro d'Italia. Le tappe furono così portate a 10 (2.987 chilometri). Il Giro introdusse le maglie per le squadre.

In questa edizione si registrò il primo successo di tappa straniero, con la vittoria del francese Jean-Baptiste Dortignac della Legnano nella seconda tappa Udine-Bologna.

L'Atala piazzò Galetti, Pavesi e Ganna sul podio, ma pagò soltanto a Ganna il premio vittoria di 6.000 lire: Galetti e Pavesi ricorsero in tribunale, vinsero la causa e passarono poi alla Bianchi.

**1911** - Con l'arrivo delle grandi montagne per la prima volta il Giro superò i 2.000 metri di quota.

Nella quinta tappa Mondovì-Torino si affrontò il Sestriere.

Nell'undicesima tappa con arrivo a Napoli si registrarono proteste e polemiche tra l'opinione pubblica e i giornali locali a causa di un arrivo anticipato a Pompei. Il folto pubblico e lo stato delle strade avrebbero potuto compromettere l'andamento della corsa. Galetti vinse il Giro e Giovanni Rossignoli si confermò nuovamente il migliore nella classifica a tempo.

**1912** - Solo 54 al via nel 1912, nell'unico Giro a squadre della storia. 14 squadre di 4 corridori, 3 fanno classifica, niente stranieri. Galetti e Pavesi tornarono all'Atala con Rossignoli, il quarto fu Nane Micheletto.

Fu il Giro più corto di sempre con i suoi 2.439,6 chilometri.

La quarta tappa da Pescara a Roma fu resa impossibile da un nubifragio. A un bivio i corridori finirono fuori strada e la tappa fu annullata. La direzione di corsa decise di sostituirla con un Giro di Lombardia da disputare dopo l'arrivo a Milano. La decisione provocò un lungo dibattito con l'UVI (Unione Velocipedistica Italiana) che approvò comunque la modifica riconoscendo l'ufficialità della tappa.

Vincerà il Giro l'Atala Dunlop di Galetti, Micheletto e Pavesi con 31 punti.

**1913** - L'assolo vincente più lungo di sempre è di Clemente Canepari. 18 maggio 1913, Campobasso-Ascoli Piceno, 313 chilometri: all'arrivo dopo 238 chilometri.

Nella quinta tappa da Salerno a Bari il gruppo mancò la segnalazione di percorso e i corridori imboccarono la via della Calabria. Con molte difficoltà furono inseguiti e riportati sul percorso di gara, ma si accumulò un tale ritardo che videro l'arrivo a Bari in tarda serata.

Carlo Oriani, subito dopo la vittoria finale, si arruolò nei Bersaglieri e fu richiamato alle armi per la Grande Guerra. Perse la vita in un ospedale militare a Caserta.

**1914** - Giuseppe Azzini vinse la tappa Avellino-Bari, di 328 chilometri, con il distacco più ampio di sempre: un'ora e 3 minuti su Calzolari.

Lo stesso Calzolari arrivò primo in classifica generale staccando il secondo, Albini, di un'ora e 55 minuti e stabilendo il record assoluto di tutti i tempi.

44 furono i superstiti della prima tappa del 1914, la Milano-Cuneo, di 420 chilometri.

A causa dei chiodi, della pioggia torrenziale, del fango e della neve, alla fine del Giro arriveranno solo in 8 (record negativo). È considerato il più duro della storia.

La fuga più lunga di tutti i tempi al Giro si vide il 28 maggio 1914: Lucca-Roma, 430,3 chilometri. Dopo 14,6 chilometri, Lauro Bordin sguscio sotto le sbarre di un passaggio a livello e fuggì. Restò solo per quasi 14 ore e 350 chilometri, senza però riuscire a vincere.

La Lucca-Roma, di 430,3 chilometri, fu anche la tappa più lunga di sempre. Vinse Girardengo in 17 ore e 29 minuti.

Quello del 1914 è stato il Giro più lento della storia con una media di 23,37 km/h.

**1919** - Fu il primo Giro dopo la Grande Guerra. Fra i partecipanti ci furono corridori reduci dal fronte, le case produttrici misero a disposizione gratuitamente le biciclette, le strade erano dissestate dai bombardamenti.

Nella seconda tappa da Trento a Trieste, a causa di un ponte distrutto, i ciclisti dovettero attraversare il letto del fiume Tagliamento con la bici in spalla.

**1920** - Giro condizionato dal maltempo, su 49 partecipanti ne arrivarono a Milano soltanto 10.

Durante la prima tappa da Milano a Torino, di 348,8 chilometri, il Giro sconfinò in Svizzera attraverso il valico di Monte Ceneri: fu la prima volta che il Giro oltrepassò il confine nazionale.

Durante la discesa, Girardengo cadde e si ritirò il giorno dopo.

Gerbi venne squalificato per essersi fatto trainare da un side-car e un gruppo di 100 ultras ne chiese la riammissione. Emilio Colombo dall'ammiraglia cercò di calmare la folla, ma per evitare il peggio fece ripartire Gerbi *sub-judice*.

Nell'ultima tappa, mentre il gruppo di testa si accingeva a disputare la volata, il pubblico invase il Trotter di Turro, dov'era prevista la conclusione, così la giuria sospese la corsa e assegnò la vittoria a pari merito ai nove corridori che componevano il gruppetto.

**1921** - Girardengo ancora vittima della sfortuna: vinse le prime 4 tappe, ma durante la Chieti-Napoli si scontrò con un altro ciclista e distrusse la bicicletta. Gli avversari, guidati da Belloni, lo attaccarono. Il Gira a quel punto, dopo essere risalito stoicamente in sella, si fermò sul Macerone, scese dalla bici stremato, tracciò una croce per terra e si sedette su un muretto, abbandonando il Giro.

In quell'edizione *La Gazzetta* cedette in esclusiva alla Sport Film i diritti per filmare la corsa: le pellicole vennero poi proiettate nelle più prestigiose sale cinematografiche di Roma, Milano, Genova, Bologna e Torino.

Fu ammesso il gioco delle scommesse su vincente e piazzato, che fu sperimentato in cinque città.

**1922** - *La Gazzetta* depositò presso la Regia Prefettura di Milano il marchio "Giro d'Italia".

**1923** - Dopo tre annate all'insegna della sfortuna, Girardengo tornò al successo vincendo 8 tappe su 10. Decisiva fu la frazione da Napoli a Chieti sul Macerone, dove due anni prima il Gira fece la croce a terra.

**1924** - Le squadre disertarono la corsa a causa di un contenzioso sugli ingaggi, lasciando spazio ai soli isolati, tanto che gli

organizzatori furono costretti a un grosso lavoro logistico, compreso il trasporto degli alimenti. Da Milano partirono 600 polli, 750 chili di carne, 720 uova, 300 chili di biscotti, 120 chili di cioccolata, quintali di frutta, ecc.

I ciclisti alloggiarono dove capitava: oratori, caserme, case private.

Vinse Giuseppe Enrici: nonostante un'infezione al piede, che gli impediva di camminare, riuscì a pedalare e a staccare di 58 minuti il piemontese Federico Gay, reo di un attacco avventato sul valico del Macerone.

Enrici fu il primo ciclista a trionfare nella corsa rosa pur essendo nato fuori dai confini della Penisola. Sebbene corresse con licenza italiana, infatti, era nato in America, a Pittsburgh, il 2 gennaio 1886.

Ai nastri di partenza ci fu anche Alfonsina Strada, che rimase l'unica donna nella storia a partecipare al Giro d'Italia, indossando il dorsale numero 72.

**1925** - Comparve sulle strade del Giro il giornalista e vignettista Carlin - al secolo Carlo Bergoglio - fresco sposo, che scelse il Giro d'Italia come viaggio di nozze.

Il mondo conobbe la stella di Alfredo Binda.

La corsa fu considerata "individuale" a tutti gli effetti: era infatti vietato ogni reciproco aiuto tra concorrenti e anche da parte di terzi estranei.

Per il terzo anno consecutivo non ci furono al via corridori stranieri. Quello fu un periodo politico che isolò l'Italia dal resto del mondo, e anche lo sport ne pagò le conseguenze.

**1926** - Alfredo Binda vinse 6 tappe, ma a causa dell'enorme ritardo accumulato nella prima tappa per via di una caduta, fu costretto a fare da gregario al compagno Giovanni Brunero, che vincerà quel Giro.

Tra i partenti si registrò la presenza di Giuseppe Ticozzelli,

calciatore col ruolo di terzino, addirittura titolare della Nazionale di calcio.

**1927** - Non più 12 tappe bensì 15. Il giorno di riposo dopo ogni tappa in alcuni casi venne soppresso e nacquero gli abbuoni per il vincitore.

Binda vinse 12 tappe su 15, l'80% del totale, rendendo il Giro un suo monologo.

In quell'anno aumentò di molto il numero degli atleti isolati, chiamati anche "diseredati", e per sostenerli *La Gazzetta* si affidò a una sottoscrizione tra gli sportivi e gli appassionati. Rispose anche l'on. Benito Mussolini con un premio di 25.000 lire.

Quello del '27 è stato il Giro con il tempo più alto di sempre con le sue 144 ore, 15 minuti e 35 secondi.

**1928** - Record di partecipanti - 298 - al punto che gli organizzatori furono costretti a rifiutare molte richieste d'iscrizione.

Si ritornò alle 12 tappe e ritornarono timidamente i corridori stranieri dopo sei anni di assenza.

Il regolamento fissò per la prima volta un abbuono di un minuto, da conteggiare nella classifica generale, al vincitore di tappa.

Si cominciarono a usare le borracce di alluminio, riducendo così l'utilizzo delle bottiglie in vetro, che una volta svuotate venivano buttate lungo le strade creando pericoli.

Binda fu sempre più padrone del Giro, tanto che si concesse il lusso di lasciare vincere una tappa al fratello Albino.

All'arrivo di Milano gli spettatori applaudirono annoiati, accogliendo la fine di un Giro che aveva il suo dominatore ancora prima di partire.

**1929** - Il solito Binda inanellò 8 successi di fila: mai così alla Vuelta o al Tour.

Il Giro si corse prevalentemente al Sud, tra strade disastrose, processioni che bloccarono i ciclisti, troppi animali liberi lungo

il percorso, scarsità di alloggi per i velocipedisti e poca benzina per gli automezzi al seguito.

Belloni si ritirò dopo aver investito un ragazzo durante la Napoli-Foggia, il quale perse purtroppo la vita poco dopo.

**1930** - Si decise di fare la corsa a invito, cercando di risolvere il problema legato al dominio di Binda. Gli organizzatori avanzarono diverse proposte, come far partire il varesino dieci minuti dopo gli altri oppure dotare la sua bici di una zavorra. Per placare le polemiche, gli venne corrisposta, per non partecipare, la cifra di 22.500 lire: lo stesso premio che spettava al vincitore. Binda accettò.

Il Giro sbarcò per la prima volta in Sicilia. Vincerà Luigi Marchisio, che corse metà Giro con una benda sull'occhio perché in zona Etna venne colpito da una scheggia di pietra vulcanica, che gli procurò una lesione alla cornea.

Debuttò il muratore Learco Guerra, che vinse a Roma e a Forlì.

**1931** - Il Giro istituì il simbolo del primato, la Maglia Rosa, e il primo ad indossarla fu proprio Learco Guerra.

Il Giro lo vinse Francesco Camusso, grazie a una strepitosa discesa dal Sestriere nella penultima tappa, con una fuga di 100 chilometri verso la sua Torino.

**1932** - Giovanni Gerbi, il leggendario Diavolo Rosso, nato il 4 giugno 1885, divenne ed è tutt'ora il più vecchio partecipante di sempre, gareggiando a ben 47 anni.

Dall'Arena di Milano, Nello Corradi raccontò la prima diretta radiofonica di un arrivo di tappa dai microfoni dell'EIAR. Senza però avere il supporto delle notizie della corsa, dovette, nelle due ore di trasmissione, inventarsi mille espedienti per rendere interessante la trasmissione.

**1933** - Il 22 maggio 1933 si svolse la prima cronometro individuale nella storia di un Giro, la Bologna-Ferrara di 62 chilometri. Vinse - pensate un po' - Binda.

Vennero istituiti il Gran Premio della Montagna e la Maglia Bianca per il primo in classifica degli isolati.

Comparvero i primi carri pubblicitari al seguito del Giro.

Nella Torino-Genova Guerra, in crisi di fame, si salvò grazie a un pacchetto di biscotti passatigli di nascosto da Cougnet: li divorò in un attimo compresa la confezione.

**1934** - Debuttò al Giro l'auto del momento: la Fiat Balilla.

Delirio all'Arena di Milano nel momento in cui il vincitore di tappa, Giuseppe Olmo, entrò in pista e contemporaneamente la radio diffuse la notizia del gol di Angelo Schiavio, che regalò all'Italia calcistica il primo titolo di Campione del Mondo di calcio, conquistato in casa contro la Cecoslovacchia.

**1935** - Tornò alle corse il quarantenne Costante Girardengo, ma i ritmi non erano più quelli di un tempo e dopo quattro tappe fu costretto al ritiro.

Le squadre furono obbligate a presentarsi con un numero di componenti uguale per tutti (otto) e furono programmate le semitappe.

La squadra francese della Helyett non fu all'altezza delle aspettative e a metà Giro fu invitata a lasciare la corsa.

Ultimo Giro per Binda e primo Giro per il giovane Gino Bartali, che vinse a l'Aquila il 24 maggio staccando tutti sul passo delle Capannelle e conquistando la classifica degli scalatori.

Maglia Rosa finale per il mantovano Vasco Bergamaschi

**1936** - Edizione autarchica: gli stranieri non vennero invitati.

Prese il via la prima cronoscalata, il 29 maggio 1936 sul Terminillo. Vinse "Gepin Olmo".

A Gardone i ciclisti vennero accolti da Gabriele D'Annunzio.

Il Giro venne vinto da Gino Bartali.

Al termine della Roma-Napoli, Bini e Olmo si trovarono con lo stesso tempo e punteggio, senza possibilità di decretare una priorità: salomonicamente la Maglia Rosa fu assegnata a entrambi. Un simile episodio non capitò mai più.

**1937** - Giro difficile, con le tappe che salirono a 23.

Entrarono in scena le Dolomiti. Gino Bartali attaccò sul Passo Rolle. Si ripeterà sul Passo di Costalunga e arriverà a Merano con 5 minuti e 38 secondi su Enrico Mollo, Walter Generati e Giovanni Valetti, dopo 107 chilometri di pedalate senza nessuno al fianco.

Fu l'ultimo Giro per Learco Guerra, che vinse a Napoli e poi si ritirò per problemi intestinali.

La Legnano di Bartali, 12 maggio 1937, vinse la prima cronosquadre nella storia della corsa rosa, la Viareggio-Marina di Massa, 60 chilometri a 43,902 km/h.

**1938** - Molti big disertarono il Giro per dedicarsi al Tour, compreso Bartali che poi quel Tour lo avrebbe vinto. In Italia trionferà Valetti.

La Maglia Rosa venne confezionata con tessuto "Lanasel", prodotto autarchico di rayon e viscosa fabbricato dalla S.A. Chatillon che, mettendo in palio 500 lire al giorno per il detentore della maglia, ne diventò anche il suo primo sponsor.

**1939** - Bartali fece ritorno al Giro, ma senza incontrare le simpatie di Mussolini, visto che l'anno prima aveva preferito le strade di Francia e per via del suo essere po' troppo cattolico.

**1940** - I premi furono aumentati e ai titolari giornalieri delle maglie di leader furono assegnate 500 lire per la Rosa e 100 lire per la Bianca.

Un complicato sistema che teneva conto dei chilometri per-

corsi in fuga, della eventuale vittoria per il distacco e della posizione in classifica finale ripartiva le 345.000 lire messe in palio.

A Milano arriva in Maglia Rosa Fausto Coppi della Legano, entrato in squadra come gregario di Gino Bartali. Due giorni dopo l'Italia entra in guerra.

Coppi rimane a oggi il vincitore più giovane ad avere trionfato al Giro.

**1946** - Dopo cinque anni di guerra molte officine erano chiuse, gli atleti ancora dispersi, il popolo disorientato. *La Gazzetta*, in un atto di coraggio, organizzò il Giro della rinascita.

Nella Rovigo-Trieste, alcuni attivisti slavi fermarono i ciclisti con lanci di pietre e con un blocco stradale, per impedire che finissero la tappa.

Nacque il mito di Luigi Malabrocca, che più volte si aggiudicò la "Maglia Nera", premio goliardico attribuito dalla carovana all'ultimo in classifica.

**1947** - I corridori gareggiarono con il lutto al braccio per la scomparsa di uno dei padri fondatori, Emilio Colombo.

La Rai scoprì il Giro e si inventò il varietà radiofonico "Il Girino innamorato".

Nella Perugia-Roma i corridori scioperarono proseguendo a passo d'uomo a causa della partenza ritardata e delle troppe strade sterrate.

**1948** - Il Giro si arricchì: nacque il Totip, che mise in palio un milione di lire per vincitore. Radiofortuna assegnò 10.000 lire ai vincitori di tappa con almeno un minuto di vantaggio.

Magni non si arrese a Fausto Coppi, che per protesta si ritirò con tutta la Bianchi a causa delle troppe spinte ricevute dal campione toscano sul Pordoi.

Si aggiudicò la vittoria generale appunto Fiorenzo Magni, che al velodromo Vigorelli di Milano, pur vincendo la tappa in

Maglia Rosa, venne accolto da una valanga di fischi.

Fu anche il Giro con minimo distacco tra il primo e il secondo arrivato: solo 11" separarono infatti Cecchi da Magni.

**1949** - Nacquero i traguardi volanti per movimentare le tappe.

Alla radio spopolò "Giringiro" che ogni sera sussurrava la buonanotte ai ciclisti.

Bartali ebbe un malore durante la prima tappa Palermo-Catania dopo aver bevuto dalla borraccia di uno spettatore. Si sussurrò che fosse stata opera di alcuni scommettitori clandestini, che avevano investito i loro soldi sulla vittoria di Coppi. Un'altra versione volle che dietro ci fosse il bandito Giuliano, tifosissimo dell'Airone, e che lo spettatore sicario che passò la borraccia non fosse stato altri che Gaspare Pisciotta.

**1950** - Hugo Koblet fu il primo vincitore straniero del Giro d'Italia.

Fausto Coppi, durante la Vicenza-Bolzano, cadde alle Scalette di Primolano fratturandosi il bacino, proprio nella tappa in cui Gino Bartali, ironia della sorte, vinse la sua ultima tappa al Giro.

**1951** - Molte furono le novità a livello di regolamento: fu autorizzato il cambio di ruota in caso di foratura e furono aboliti tutti gli abbuoni sia al Gran Premio della Montagna che all'arrivo.

Per la prima volta, la Rai organizzò un servizio radio, con la portata di 100 metri, per collegare i mezzi della stampa e le ammiraglie: fu la nascita di Radiocorsa.

Fiorenzo Magni vinse la generale senza imporsi in nessuna tappa.

Fece la sua apparizione il Totosport, un concorso a pronostici legato alla previsione dei primi otto corridori all'arrivo di alcune tappe.

**1952** - Nacque il primo francobollo dedicato alla Corsa Rosa.

Nacque la Fiera del Giro: una festa serale con musica e balli e un pubblico sempre più numeroso agli arrivi di tappa. Fiera che venne interrotta dopo la Siena-Roma, in seguito alla morte di Orfeo Ponsin, finito addosso a un albero nella discesa della Merluzza.

**1953** - Coppi eguagliò Alfredo Binda centrando la quarta vittoria al Giro.

La televisione in via sperimentale riprese per la prima volta in diretta un avvenimento all'esterno degli studi.

La casa farmaceutica Aspro fornì l'ambulanza, chiamata "Giroclinica", per l'assistenza sanitaria in corsa.

Alla Radio ci fu il gradito ritorno del "Giringiro", condotto dal popolare Silvio Gigli, coadiuvato da Billi, Riva e dal Quartetto Cetra.

**1954** - Comparvero le prime sponsorizzazioni commerciali extraciclistiche: Magni guidò la Nivea Fuchs, da lui stesso abilmente creata.

Sylva Koscina, poi star del cinema, venne eletta "La rosa del Giro" al termine di un concorso di miss con "attitudini domestico-sportive".

L'edizione verrà ricordata come quella della protesta più eclatante al Giro d'Italia, lo sciopero del Bernina, e anche per essere ad ora l'edizione più lunga con i suoi 4.337 chilometri. Vincerà rocambolescamente Carlo Clerici.

**1955** - L'Alfa Romeo mandò al seguito la prima Giulietta.

Il Totocalcio promosse le giocate del Totogiro.

Magni fu il più anziano a vincere un Giro, a 34 anni 5 mesi 29 giorni.

**1956** - Il ciclismo aprì agli sponsor e i marchi industriali sostituirono quelli dei produttori di biciclette.

Al seguito del Giro venne invitato Mario de Maria, che sapeva tutto sul Giro e con Lauro Boldrin aveva vinto cinque milioni a “Lascia o Raddoppia”.

In tivù spopolarono Ugo Tognazzi e Raimondo Vianello con “Gregorio il gregario”; la satira entra nel ciclismo.

Fu l'anno della frattura della clavicola di Magni a San Luca e della tregenda del Bondone.

**1957** - Fu il Giro di Nencini, che beffò Gaul fermo a fare la pipì.

Nella tappa Sion-Varese andò in fuga un nipote d'arte: Emilio Bottecchia, nipote del celebre Ottavio.

**1958** - Nel giro di Ercole Baldini, l'organizzazione si dotò del Chronocinegines, strumento messo a disposizione della Longines in grado di riprodurre l'immagine di ciascun corridore all'arrivo, definendone il tempo in centesimi di secondo. Fu lo strumento che pose fine a decenni di contestazioni sugli arrivi di tappa in volata.

**1959** - Le distillerie Sarti-Fynsec misero in palio centomila lire al giorno per gli italiani in Maglia Rosa: a fine Giro non sborseranno neanche una lira. Mai così male gli italiani al Giro.

**1960** - Fu il Giro di Charly Gaul e del Gavia di Massignan.

Si partì da Roma in omaggio alle Olimpiadi imminenti.

La corsa fu segnata dalla tragedia di Seregno, dove un'auto-vettura dell'organizzazione, con a bordo Torriani, investì e uccise due bambini.

**1961** - La corsa arrivò per la prima volta in Sardegna con uno sbarco problematico a causa del fondale basso.

**1962** - Torriani voleva dare un forte segnale; il Giro aveva un'immensa potenzialità nel promuovere il turismo del nostro Paese. S'inventò tanti nomi di fantasia da aggiungere alle località di tappa. Nacquero così la Baia delle Favole a Sestri Levante, in ricordo di Andersen, la Valle Santa a Rieti, la Cavalcata dei Monti Pallidi per la tappa dolomitica, le Balconate Valdostane per le montagne della Valle d'Aosta.

**1963** - La Rai compì il grande passo, trasmettendo in diretta gli ultimi 10 chilometri di ogni frazione. Nacque anche il "Processo alla tappa", trasmissione curata da Sergio Zavoli.

Ci furono due maglie Tricolori in corsa, quella di Bruno Mealli e quella di Marino Fontana, che indossarono entrambi i colori del campione d'Italia per un dissidio tra UVI e Lega.

**1964** - Le ripetute proteste per traini irregolari indussero gli organizzatori a inviare alcuni giurati al seguito della corsa in motocicletta.

Per la prima volta ci furono occhi anche dall'alto, grazie a un elicottero messo a disposizione dalla Ignis per la cronaca aerea.

**1965** - Per la prima volta la corsa partì dall'estero (Repubblica di San Marino).

Nacque la Cima Coppi, nome con cui venne identificata la vetta più alta del Giro di ogni edizione. La prima Cima Coppi fu il passo dello Stelvio innevato, che i corridori oltrepassarono a piedi.

**1966** - Dopo San Marino, si partì da Montecarlo, alla presenza della principessa Grace.

Al di fuori dell'evento sportivo si diede vita anche a una manifestazione canora, il primo Girofestival, presentato da Mike Bongiorno: i più noti cantanti dell'epoca seguirono il Giro in carovana, suscitando l'entusiasmo del pubblico.

**1967** - Debutta al Giro Eddy Merckx.

La kermesse d'apertura a Milano è bloccata dai dimostranti contro la guerra in Vietnam.

La tappa delle Tre Cime di Lavaredo viene annullata per le troppe spinte.

**1968** - Per la prima volta fu effettuato in alcune tappe il controllo antidoping. I risultati furono resi noti solo al termine della corsa, creando perplessità e polemiche. Risultarono positivi, anche dopo le controanalisi: Delisle, Motta, Abt, Bodrero, Van Schil, Galera, Diaz e Di Toro e quindi furono squalificati per un mese ed esclusi dalle classifiche del Giro. Gimondi e Balmamion, pur essendo risultati positivi a un primo esame, furono assolti per vizi di forma.

**1969** - Squalificato Merckx positivo alla Fencafcamina, Gimondi vinse facile. L'UCI, il 14 giugno, accordò il beneficio del dubbio a Merckx, che annichì il Tour.

**1970** - Nasce la Maglia Ciclamino per la classifica a punti, sponsorizzata dalla Termozeta.

**1971** - Unica edizione vinta da un ciclista svedese, Gösta Pettersson, primogenito di quattro fratelli anche loro corridori.

**1972** - Sulla salita dello Jafferau numerose furono le irregolarità commesse dai corridori. La Giuria fu inflessibile mettendo fuori corsa numerosi atleti. Tra i più noti Zilioli, Motta e Bitossi.

**1973** - Il Giro scoprì l'Europa. Partì da Verviers, in Belgio, attraversando Germania, Lussemburgo, Francia e Svizzera.

**1974** - Il Giro partì da Roma per l'Anno Santo.

Nacque la Maglia Verde per il miglior scalatore.

**1975** - Al termine di ogni tappa, il corridore che avesse totalizzato il maggior punteggio in una serie di traguardi sarebbe stato dichiarato Campione della Regione attraversata, indossando una Maglia Azzurra con banda tricolore verticale.

Il Giro terminò sul passo dello Stelvio con la vittoria dell'outsider Fausto Bertoglio.

**1976** - Il giro fu colpito da una tragedia: ad Aci Sant'Antonio cadde e morì lo spagnolo Santiesteban.

I tifosi diedero qualche problema sulle salite, tant'è che l'organizzazione diramò un appello affinché si comportassero civilmente. Nonostante questo, De Muynck ricevette un pugno lungo la salita delle Torri del Vajolet.

Nelle tappe che superarono i 131 chilometri, all'altezza di questo chilometro venne fissato un traguardo a punteggio: al vincitore della classifica finale fu assegnata in premio una Fiat 131.

Il Giro fu arricchito da Raul Casadei, che con la sua orchestra percorse l'ultimo chilometro su un autocarro speciale, esibendosi poi in serata nella città di tappa.

**1977** - Nacque ufficialmente la Maglia Bianca per il miglior giovane, dopo un tentativo sperimentale dell'anno prima. La indossò per primo Mario Beccia.

**1978** - Di questo Giro si ricorda soprattutto la tappa con l'arrivo in Piazza San Marco a Venezia.

Una serie di ponti sui canali e un ponte di barche sul Canal Grande permisero il regolare l'arrivo della cronometro nella storica piazza.

Johan De Muynck si assicurò la vittoria finale, seguito da Baronchelli e Moser.

Fu l'ultimo Giro di Bitossi, Poggiali e Gimondi.

**1979** - Fu il Giro più piatto del dopoguerra, si dice che Torriani l'avesse disegnato per Moser. A Pieve di Cadore esplose la polemica tra Moser e Saronni. «Cercherò in tutti i modi di farti perdere il Giro» disse Moser al novarese. Mamma Cecilia lo sgridò. Iniziò l'era Saronni.

Il Giro si concluse con un epilogo, la Gran Fondo d'Italia, storica gara di resistenza disputata l'ultima volta nel 1942 e riproposta ora sul percorso Milano-Roma di 640 chilometri, per i soli concorrenti del Giro, obbligatoria per i primi dieci classificati. Alla fine, presero il via solo cinquantanove concorrenti, che partirono da Porta Romana alle 21.07 dell'8 giugno. Vinse Sergio Santimaria della Mecap Hoonved.

**1980** - Il "tasso" Hinault volò infrangendo sullo Stelvio i sogni di Miro Panizza.

Per la prima volta si fece tappa all'Isola dell'Elba.

Torriani fu costretto ad annullare la giornata di riposo a Sirmione per anticipare le ultime cinque tappe per non arrivare a Milano di domenica, quando si votava per le amministrative.

**1981** - Vennero di nuovo alla ribalta gli abbuoni: gli arrivi, salvo il prologo, assegnarono rispettivamente 30", 20" e 10" al primo, secondo e terzo classificato.

Continuarono le polemiche tra Moser e Saronni, ma la spuntò Giovanni Battaglin che vinse anche la Vuelta.

**1982** - Il Giro partì con una cronosquadre vinta dalla Renault di Bernard Hinault, che trionferà in quel Giro.

**1983** - Giovanni Arrigoni, fornitore di cerchi della squadra di Visentini, andò all'hotel Internazionale di Gorizia e offrì due milioni di lire a due camerieri, affinché mettessero del lassativo nella minestra di Saronni. Un poliziotto sventò il piano, l'imprenditore venne arrestato e Saronni vinse il suo secondo Giro.

**1984** - Moser, dopo il Record dell'Ora e la Milano-Sanremo, vinse il Giro nell'ultima tappa Soave-Verona su Laurent Fignon. Il trentino ha trentatré anni.

**1985** - Il chirurgo Eric Heiden, cinque ori nel pattinaggio ai giochi di Lake Placid, gareggiò con la Seven Eleven americana.

Per la prima volta al Giro comparve una squadra colombiana.

Hinault fece tre su tre, diventando l'unico ciclista a vincere tutte le edizioni a cui abbia partecipato.

**1986** - Nella prima giornata a Palermo, quando mancavano 10 chilometri al traguardo, il giovane Emilio Ravasio cadde e sbatté la testa sul marciapiede. Finì la tappa e poi, una volta fatta la doccia in hotel, andò in coma. Morì all'ospedale di Palermo quindici giorni dopo la caduta e un vano intervento al cranio.

**1987** - Ancora prima della partenza alcuni corridori criticarono la proposta dell'organizzazione di svolgere la cronometro iniziale con la discesa del Poggio di Sanremo, ritenendola pericolosa. Torriani non cambiò programma e alla fine i fatti gli diedero ragione: la tappa fu spettacolare e regolare.

In quel Giro mancò Greg LeMond impallinato dal cognato che lo scambiò per un fagiano.

Grossa rivalità in casa Carrera: Roberto Visentini si sentirà tradito dal compagno, l'irlandese Stephen Roche, che oltre al giro vincerà anche il Tour e il campionato del Mondo.

Il resto poi è storia moderna.





---

CAPITOLO XXXIII

**QUEL GIORNO  
SUL BONDONE**





## 1956. IL GIRO D'ITALIA CONSEGNA AGLI ANNALI UNA DELLE TAPPE PIÙ LEGGENDARIE

Freddo. Un freddo tremendo.

Il 1956 sarà ricordato come una delle annate più fredde nella storia. Mia Martini lo canterà al mondo al festival di Sanremo con la sua famosissima canzone “La nevicata del '56”. In piazza San Pietro i bambini pattinavano sul ghiaccio e anche la guerra, in quegli anni, era “fredda”, con USA e URSS impegnati in un duro confronto sul piano militare, spaziale, tecnologico, ideologico, psicologico e sportivo e con l'ombra della catastrofe nucleare costantemente sullo sfondo.

Il CIO, proprio a causa della situazione internazionale, decide di assegnare i giochi olimpici a un continente neutro, l'Oceania. È così le Olimpiadi si disputano Melbourne, dove Ercole Baldini vince la prova in linea e Leandro Faggin quella del chilometro da fermo.

Freddo, nel '56. In quell'inverno nelle campagne italiane la stalla, che fino ad allora era considerata il punto d'incontro rurale, cominciava a perdere quel significato di raduno serale, anche perché nelle case il riscaldamento domestico stava diventando di uso comune. L'Italia era alle porte di uno straordinario boom economico e sulle strade comincia l'invasione della Fiat 600. La televisione, però, era ancora un giocattolo costoso e la trasmissione “Lascia o Raddoppia”, in quell'anno, radunava nei bar e nelle sale cinematografiche i telespettatori per seguire Mike Bongiorno e il suo quiz a premi.

Il calcio iniziava a soppiantare il ciclismo nel cuore dei tifosi, forte anche del fatto che lo stadio fosse un posto comodo da raggiungere. La Fiorentina vince il suo primo campionato di serie A per poi andare a perdere, l'anno successivo, la finale di Coppa dei Campioni contro il Real Madrid di Di Stefano e Gento.

Nel mondo del ciclismo Gino Bartali ha appena appeso la bicicletta al chiodo, mentre Fausto Coppi, che nel '56 veste la nuova maglia della Carpano Coppi, non è più quel corridore imbattibile che tutti ricordavano. Da sottolineare, però, ci sarà una storia di gelo, nervi, biciclette ed eroi: la tappa del Bondone al Giro d'Italia di quell'anno.

## UN GIRO DI PASSAGGIO

Il Giro parte il 19 maggio del 1956 e, nella prima frazione, vede vincitore al traguardo di Alessandria il velocista Pierino Baffi. Sarà poi Alessandro Fantini a tenere la Maglia Rosa per nove tappe fino a Livorno.

Fausto Coppi, in quel Giro, rientrava alle competizioni dopo aver contratto il tifo verso febbraio e, alla sesta tappa, cade alle porte di Ferrara, nel corso della frazione Mantova-Rimini. Distorsione tibio-tarsica sinistra e conseguente infrazione rendono il ritiro inevitabile, e così la corsa rosa perde un grande personaggio che, al di là di tutto, ha sempre avuto un proprio seguito quasi come una figura religiosa.

C'è pure Fiorenzo Magni in questo Giro, che seppur trentaseienne è sempre un gran bel personaggio. Lui è il leone delle Fiandre, ha già vinto tre Giri d'Italia ed è il campione in carica che in quel giro sta lottando per la classifica. Magni, però, cade clamorosamente nella tappa di Grosseto e si procura una lussazione alla spalla. Non si ritira, ma decide stoicamente di continuare, commentando quei giorni, molto tempo dopo, con queste parole: «Al Giro del '56 sono caduto nella discesa di Volterra e mi sono fratturato la clavicola. “Non puoi partire”, mi dice il medico. Io lo lascio parlare e faccio di testa mia: metto la gommapiuma sul manubrio e corro la crono. Poi supero gli Appennini, ma provando la cronoscalata di San Luca mi accorgo di non riuscire nemmeno a stringere il manubrio dal dolore; allora il mio meccanico, il grande

Faliero Masi, decide di tagliare una camera d'aria, me la lega al manubrio e io la tengo con i denti, per non forzare le braccia. Il giorno dopo, nella Modena-Rapallo, cado di nuovo e mi rompo anche l'omero. Svengo dal dolore. Sono sulla lettiga quando riprendo coscienza e ordino a chi guida l'ambulanza di fermarsi. Mi butto giù, inseguo il gruppo, lo riprendo fino all'arrivo».

Fiorenzo Magni terminerà incredibilmente il Giro del '56 al secondo posto in classifica generale. In quella tappa fulminea che andava dal centro di Bologna al Santuario di San Luca - quella della famosissima foto di lui con la camera d'aria tra i denti - vide vincitore Pasquale Fornara, che nell'occasione conquisterà anche la Maglia Rosa. Il corridore di Borgomanero, sicuramente meno blasonato dei vari Coppi, Bartali e Magni, non era però il classico Carneade di turno. Fornara era reduce dalla vittoria del Giro di Romandia e aveva fatto suoi già due Giri di Svizzera, tanto che dopo sette giorni in Maglia Rosa, alla fine della ventesima tappa del 7 giugno, era ormai il favorito d'obbligo, avendo controllato agevolmente la tappa dello Stelvio, vinta da Cleto Maule sotto un sole estivo e un cielo azzurro quasi surreali.

L'indomani a Merano si doveva affrontare la ventunesima tappa che arrivava al Monte Bondone. 242 chilometri e cinque montagne da passare: passo Costalunga, passo Rolle, Brocon e Gobbera, tutti sterrati, per affrontare poi il Bondone, la montagna di Trento. Questa tappa verrà ricordata come uno dei momenti più drammatici nella storia del ciclismo, seguita da polemiche, insinuazioni e malelingue che fanno discutere ancora ai giorni nostri.

A Merano comincia a piovere già dalla notte. Al mattino, la temperatura è di cinque gradi e il vento di tramontana impedisce addirittura l'allestimento delle tende mobili al villaggio. I direttori sportivi chiedono l'annullamento della tappa, ma Vincenzo Torriani fiuta il colpaccio, l'epica, quasi un momento atteso nella fase finale di un Giro che rischiava di rimanere anonimo per l'assenza di tanti campioni e orfano dei tifosi degli anni migliori.

La tappa si correrà!

## CONDIZIONI PROIBITIVE

Alla partenza i ciclisti si trovano fin da subito a pedalare sciogliendo su strade impraticabili e viscido, ma Torriani dice che la strada è sgombra e quindi si deve proseguire. Il gruppo, però, è impreparato a quelle intemperie e a parte qualche mantellina di plastica i ciclisti non sono attrezzati a queste condizioni meteorologiche. Si sta davvero rischiando il peggio.

Fornara - la Maglia Rosa - deve difendersi già dalla prima salita dagli attacchi di Bruno Monti, che corre per i colori dell'Atala e che sta lottando anche lui per la classifica, ma da lontano, sul Costalunga, attacca inaspettatamente un lussemburghese che si trova lontano in classifica e che risponde al nome di Charly Gaul.

È lontano dai primi, anzi lontanissimo - più di 16 minuti di ritardo lo separano da Fornara - per cui tutti pensano che sia un avventore di giornata e lo lasciano andare, anche perché imprime un ritmo impossibile per tutti e nessuno sarebbe riuscito a stargli dietro.

Dietro al lussemburghese la battaglia per la classifica si fa dura. A contendersi tappa e maglia ci sono Cleto Maule, vincitore della tappa alpina il giorno prima, il già citato Bruno Monti e il corridore di casa Aldo Moser. Intanto il freddo e la pioggia battente non danno tregua anche sul passo Rolle, dove Gaul continua la sua corsa nel cuore della tregenda. Quel tempo da lupi però è in continuo e costante peggioramento. In discesa inizia addirittura a nevicare e le cadute sui tornanti sono innumerevoli. La tappa già durissima di suo, con cinque colli da scalare, diventa un autentico calvario e i ciclisti avanzano come automi nella tempesta. Bruno Monti ne approfitta per scatenare la battaglia ma la sua mossa è forse prematura perché l'arrivo è ancora lontano e la temperatura intanto continua a scendere.

La strada che porta dal Gobbera al Bondone è davvero insidiosa. Nelle vallate tra un colle e l'altro in certi tratti ci sono anche 30 centimetri di neve lungo la strada.

Nel gruppo corre voce che un ciclista sia morto congelato, ma ovviamente non è vero. Di vero c'è che i colpi di scena si susseguono uno dopo l'altro. Mario Giumanini, direttore sportivo di Fornara, si sgola per incitarlo, ma è una tattica deleteria perché non si accorge che avrebbe dovuto fargli cambiare quella maglia ghiacciata. Pasqualino a un certo punto inizia a congelarsi e il "Giuma" comincia a piangere temendo il peggio. La Maglia Rosa è costretta al ritiro e viene portata in fretta all'ospedale. Mario Giumanini, dopo quest'episodio, chiuderà la carriera da direttore sportivo.

Nino De Filippis, che generosamente stava inseguendo Gaul, a un certo punto sterza improvvisamente a causa della strada ghiacciata e finisce in un fosso. Anche lui rischia il congelamento e viene ricoverato, privo di sensi.

Nell'ultima salita che porta al traguardo del Bondone c'è una vera e propria tormenta; le folate di vento sono violentissime e ormai il bianco della neve è il colore predominante. Il lussemburghese intanto è una forza della natura. Magni e Fantini si battono come leoni in quanto intravedono la possibilità di ritornare al vertice della classifica, il loro coraggio è commovente. Dietro di loro la corsa ormai è alla deriva e Charly Gaul, dopo essere transitato solo in tutti i gran premi della montagna, si presenta solitario al traguardo ma non può festeggiare, perché perde i sensi subito dopo aver passato la linea d'arrivo. È passata alla storia la foto che lo ritrae sorretto dai due poliziotti, boccheggianti, con la testa reclinata e l'occhio sbarrato, portato a braccio al vicino rifugio sul Bondone. Learco Guerra, direttore sportivo della Faema, lo immerge in una tinozza di acqua calda e gli toglie la maglia talmente ghiacciata e attaccata alla pelle da farlo sanguinare.

Dietro, però, la situazione è più drammatica che mai, i distacchi sono abissali, qualcuno si rifugia in osteria e si attacca alla bottiglia della grappa per trovare un po' di calore. Molti corridori si versano brodo e tè bollenti sulle gambe, altri entrano in farmacia per chiedere aiuto, molti si sono rifugiati nelle baite e nelle case

lungo il percorso. Bisognerà attendere 7'44" per vedere sbucare dalla nebbia e dalla tormenta il secondo arrivato, Alessandro Fantini, e dopo 12'15" l'indomito Fiorenzo Magni, che risale al secondo posto in classifica, ma a 3'27" da Gaul. Per tutti gli altri i distacchi sono abissali. Con quell'impresa, Charly Gaul ha vinto la tappa del Bondone, preso la Maglia Rosa e conquistato così quel Giro d'Italia. Le rimanenti due tappe di San Pellegrino e Milano saranno quasi una passeggiata per il lussemburghese e per quel che resta del gruppo. 44 furono i ritiri il quell'8 giugno, degli 87 partiti 242 chilometri prima.

## I RETROSCENA

Ma come andarono realmente le cose quel giorno? Molte sono le malelingue a proposito di alcune furberie che si sarebbero consumate in quella tappa maledetta.

Anni dopo Nino De Filippis, che in quel Giro era il capitano della Bianchi, racconterà che se avesse ricevuto un'assistenza adeguata, con bevande calde e indumenti asciutti avrebbe potuto vincerlo lui quel giro.

Pino Favero, anche lui in forza alla Bianchi, rivelò che sul camion dei ritirati c'era un corridore importante, che figurerà nella classifica di quel giorno e quel ciclista si sarebbe fatto lasciare ai piedi dell'ultima salita senza aver pedalato il Brocon e il Gobbera sotto la tempesta. Favero quel nome non volle mai rivelarlo.

Sono passati ormai molti anni, molti di quei protagonisti non ci sono più, e forse è meglio lasciare perdere i dettagli più scabrosi, i sussurri e le dicerie di quel giorno, continuando a celebrare questa tappa epica e leggendaria che ha segnato la storia del ciclismo.

Il Bondone, del resto, è una montagna maledetta, così maledetta che anche l'anno dopo fu clamorosamente decisiva per Charly Gaul, questa volta però, in negativo. Nel '57, da favorito, si fermò a fare la pipì. Il gruppo se ne accorse, lo attaccò e lui per rientrare

si sfini letteralmente crollando proprio sul Bondone ancora con la complicità di Torriani.

Il patron del Giro fiuta un'altra volta il colpo a sorpresa, l'imbo-scata, e ordina il blocco delle ammiraglie impedendo alle vetture di stare fra il primo e il secondo gruppo. Sono una trentina i corridori all'attacco, tutti collaborano, mentre dietro Gaul - furente - è aiutato soltanto dai suoi e l'inseguimento diventa fatale.

Quel Giro lo vincerà Gastone Nencini, di cui vi parliamo in questo stesso numero.

## LA GIORNATA DI ALDO MOSER

A proposito di storie maledette, c'è anche quella di un corridore, il più atteso di quel giorno, il ciclista di casa: Aldo Moser, uno dei favoriti alla partenza in quel fatidico 8 giugno. Più degli avversari e delle intemperie lo sconfisse il troppo amore di... mamma Cecilia.

Aldo dirà qualche tempo dopo in un'intervista: «In classifica ero terzo, un minuto e mezzo da Pasqualino Fornara, a uno da Cleto Maule, mio compagno di squadra nella Torpado. Il giorno prima a Merano gli avevo tirato la volata perché vincesses». Aldo Moser era arrivato quinto nel Giro del 1955 al suo esordio tra i professionisti. Gino Bartali lo aveva designato come suo erede, così simile a lui anche caratterialmente. Il terzo posto prima del tappone sembrava il trampolino ideale per lo scalatore contadino. Invece, già di prima mattina a Merano pioveva e nell'albergo della Torpado era scoppiato l'uragano. Moser non trovava le sue scarpe da corsa.

La sera prima era arrivata da Palù mamma Cecilia a salutare il figlio campione e prima di tornare a casa aveva stipato in valigia tutto quel che aveva trovato da lavare. Anche gli scarpini, il primo paio e quello di riserva: «Ho dovuto farmeli prestare da un compagno. Nessuno calzava il 42, ne ho trovato un paio 44. Me li

prestò Gilberto Dell'Agata, entravano nel puntapiedi, ma la tacca nella suola non combaciava con il perno del pedale».

Dopo frenetiche telefonate all'albergo Roma, quartiere della Torpado per la sera a Trento, il titolare Mario Borlotti, amico di tutti i corridori, prese la Citroen color grigio panna e volò a Palù: «Si fece dare gli scarpini che erano ancora nella valigia e aspettò il Giro a Predazzo. Io avevo fatto più di 80 chilometri, con in mezzo il Costalunga, massacrandomi le gambe. Mi fermai, cambiai le scarpe, non ci misi molto ma gli altri erano già scappati». Lungo il Rolle, dove la neve imbiancava anche la strada, Moser rimontò decine di corridori e altri sulla Gobbera e sul Brocon: «Giù nella Valsugana - mi dicevo - andrà meglio, invece pioggia e vento erano ancora più forti».

A Marter, trovò l'ammiraglia: «Chiesi tè caldo, mi dissero solo che Maule si era ritirato. Intanto Gaul continuava ad avvantaggiarsi in salita, in cima si fermava, cambiava la maglia, metteva la mantellina e si faceva raggiungere per non faticare da solo in pianura. Pensava solo alla tappa? Il suo ritardo in classifica era enorme».

Poco sopra Sardagna era crollato in un fosso Fornara. Moser, dopo nove ore di corsa, si trovava virtuale Maglia Rosa. Ma a Candriai tensione e gambe massacrate gli calarono come una cappa di piombo nella testa. Solo il gran cuore gli permise di trascinarsi al traguardo: «Decimo, con davanti gente che avevo sorpassato e non più rivisto, che tanti non avevano visto passare da Trento. Mi misero le mani nell'acqua bollente e non sentivo nulla».

Alla sera Ugo Tognazzi e Raimondo Vianello rinunciarono, «per rispetto ai corridori», al loro show tivù "Giro a segno". Mamma Cecilia aveva passato ore nella chiesa di Palù, chiedendo alla Madonna del Carmine che il figlio non si facesse male e le perdonasse il furto degli scarpini, commesso per troppo amore: li aveva portati via intenzionalmente nella speranza di evitare ad Aldo quel calvario.



---

CAPITOLO XXXIV

# IL TROFEO BARACCHI





## IL GRANDE GIOCO DELLE COPPIE DEL NOVECENTO

Se dovessimo individuare una corsa del passato che più di ogni altra è rimasta nel cuore degli appassionati, questa sarebbe senza dubbio il Trofeo Baracchi.

La si correva il giorno dei Santi (1° novembre) o in occasione dell'Unità Nazionale (4 novembre) ed era l'ultima gara dell'anno. Una corsa che chiudeva la stagione del grande ciclismo in modo originale e spettacolare al tempo stesso.

Il Trofeo Baracchi era una cronometro a coppie di un centinaio di chilometri, lo organizzava un bergamasco vispo e brillante, Mino Baracchi, dedicandolo a papà Angelo, grande appassionato di ciclismo e al tempo pure presidente dell'Atalanta Calcio. Le coppie venivano ingaggiate e messe insieme da Mino stesso in base ai verdetti della stagione, con arguzia e intelligenza, fra rivalità sempre molto intense e appassionanti.

L'approdo del Trofeo Baracchi, nell'epoca d'oro, era il Vigorelli di Milano, ricco di ricordi e di fascino. Fausto Coppi lo vinse quattro volte: le prime tre in coppia con Riccardo Filippi - il suo scudiero - e la quarta con l'astro nascente del nostro ciclismo, Ercole Baldini. Eravamo ai primi di novembre del '57. Quella fu l'ultima vittoria importante nella carriera del campionissimo, a 38 anni. Per quattro volte si impose anche lo stesso Baldini. Una sfida a tratti stregata, invece, per due dei più grandi fuoriclasse delle crono, Jacques Anquetil ed Eddy Merckx, che vantano "solo" tre vittorie a testa. Meglio di tutti fece Francesco Moser, cinque volte vittorioso, che a una di queste sfide partecipò con il rivale di sempre, Beppe Saronni. Loro due contro il resto del mondo - più che mai una strana coppia - vinsero di forza, ma anche in quell'occasione trovarono il modo di litigare. Correva l'anno 1979.

Dal 1991 il Baracchi non si corre più. All'inizio del 2012 Mino Baracchi, a quasi novant'anni, ci ha lasciato, ma ai primi di no-

vembre è sempre piacevole e struggente ricordare quelle epiche sfide che suscitavano entusiasmo e attenzione fra la gente, perché il Baracchi rappresentava una specie di cassazione, l'ultimo grado di giudizio sulla stagione. E così a Bergamo si ritrovavano (quasi) sempre i più forti: un'ultima corsa, un'ultima bevuta e tanti saluti, ci si sarebbe rivisti alla Sanremo.

## LA STORIA

Nel 1949, a stagione ciclistica già conclusa, Mino Baracchi si lancia in un'iniziativa che ai più pare assurda o quantomeno azzardata. Abbandonata la corsa in linea (della quale si svolsero sette edizioni riservate per lo più ai dilettanti), viene organizzata una "cronometro a coppie" riprendendo la via tracciata con successo per oltre un ventennio dal Giro della provincia di Milano.

Non è facile convincere i corridori a tornare in sella per un'ultima fatica, ma la passione e la grinta di tutta la Ciclistica Baracchi riescono ad avere ragione nonostante l'assenza dei fenomenali Coppi, che ha appena conquistato la sua prima accoppiata Giro-Tour, e Gino Bartali.

Nella prima edizione si schierano alla partenza ben undici coppie, tre delle quali straniere, e in una giornata tipicamente autunnale, sotto acqua e vento, risultano vincitori proprio i primi a partire: Fiorenzo Magni e Adolfo Grosso. Tutti e due vestono la maglia della Wilier Triestina. Fiorenzo, campione esperto, e Grosso, trevigiano neoprofessionista forse un po' in soggezione, al primo rilevamento nei pressi di Dalmine si trovano addirittura in quarta posizione, con l'06" di ritardo da Bevilacqua e De Santi. Leggenda vuole che Grosso in quell'occasione, dopo i primi chilometri, non riuscisse a tenere il passo del compagno, forse intimorito per il fatto di avere a fianco un mostro sacro di così elevata caratura. Allora Magni gli allungò una pastiglia di bicarbonato di sodio e dopo 56 chilometri si ritrovano al comando

con 1' sugli stessi Toni Bevilacqua e Guido De Santi. La coppia vincitrice giungerà all'arrivo nello stadio comunale di Bergamo alla ragguardevole media di 42,622 km/h, disimpegnandosi poi con onore anche nelle prove su pista disputate nello stesso stadio poco prima dell'incontro calcistico tra Atalanta e Genoa.

L'edizione del 1950 vede ai nastri di partenza nomi eccellenti; una coppia su tutte i fratelli Fausto e Serse Coppi, tenendo in considerazione che proprio Fausto in quell'anno s'impose, tra le altre cose, alla Parigi-Roubaix e alla Freccia Vallone, e rimase poi fermo nella seconda parte della stagione a causa della caduta al Giro in quel di Primolano.

Alla fine di una gara combattuta, arriva il bis di Fiorenzo Magni che corre in coppia con Toni Bevilacqua, fresco campione italiano su strada e in pista, ma soprattutto iridato nell'inseguimento individuale. Magni e Bevilacqua sono compagni di squadra alla Wilier e in quel Baracchi trionfano unendo le loro forze senza tanti tatticismi e invidie di ruolo, relegando i fratelli di Castellania al secondo posto.

Nella terza edizione, quella del 1951, Magni firma il tris consecutivo in coppia con Giuseppe Minardi, al termine di una stagione esaltante dove aveva trionfato per la terza volta consecutiva al Fiandre, imponendosi pure al Giro e nel campionato italiano.

Sotto una pioggia battente mista a grandine, Magni e Minardi vincono su Gino Bartali e Ferdi Kübler - entrambi in maglia iridata - e su Loretto Petrucci e Alfredo Martini. Minardi fece molta fatica quel giorno e saltò parecchi cambi, ma il compagno toscano era troppo forte, tanto che riuscirono comunque a vincere. A distanza di qualche anno, in un'intervista, "Pipaza" Minardi raccontò al cronista: «Il Giro di Lombardia era l'ultima corsa della stagione, perché poi c'era solo il Baracchi, ma a invito. A quel punto non si vedeva l'ora di andare a briglie sciolte, passare qualche ora con delle ragazze e fare l'amore. Dopo cinque o sei mesi di astinenza, le prime due o tre volte neanche le sentivo, poi si cominciava finalmente a ragionare. Andò così. Fatta la frittata, arriva una

telefonata al centralino di Solarolo, viene da Milano, è Magni: “Fai il Baracchi con me”, mi annuncia. Io so della frittata, lui no.

“Non sono preparato bene” provo a dirgli.

“Ma va là, domenica volavi”, mi risponde, e io non trovo più il coraggio di spiegargli. Il primo novembre 1952 a Bergamo s’impono la coppia Giancarlo Astrua e Nino Defilippis, mentre Coppi con l’allievo Gismondi si classificano soltanto terzi e la coppia Bartali-Corrieri non riesce ad andare più in là di un misero settimo posto.

Come già anticipato, Fausto Coppi riesce a centrare la sua prima vittoria al Baracchi solo nel 1953 con il giovane campione dei dilettanti, Riccardo Filippi, che riceve una speciale deroga dall’UVI per gareggiare tra i professionisti. I due riescono a infliggere 5’44” a un certo Anquetil in coppia con Rolland e per la prima volta l’arrivo è posto lontano da Bergamo, nel prestigioso teatro del Vigorelli.

La coppia Coppi-Filippi vincerà il trofeo Baracchi anche i successivi due anni, ’54 e ’55, ma nel ’56, in una giornata ventosa, nei pressi di Seregno, il buon Filippi cede di schianto e Coppi deve accontentarsi del secondo posto alle spalle dei più freschi e regolari Rolf Graf e André Darrigade.

Nella già citata edizione del 1957, il trentottenne Coppi è a fine carriera, ha vissuto una stagione senza vittorie e cerca il prestigioso riscatto a fianco del nostro astro nascente Ercole Baldini, campione italiano alla sua prima stagione da professionista. I due, che gareggiano insieme come in un ideale passaggio di consegne, dovranno comunque fronteggiare una terribile concorrenza, capitanata insidiosamente dalla coppia Anquetil-Darrigade. Nei pressi di Arcore il vantaggio della coppia francese è di un minuto circa sugli italiani e a 30 chilometri dall’arrivo il distacco rimane immutato, con Baldini spazientito dalla tattica fin troppo prudente del campionissimo. A Desio, Baldini rimane vittima di una foratura e Coppi ne approfitta per procedere piano da solo e rifiatare. Graf-Vaucher, fortissimi negli ultimi chilometri, sono i primi ad arrivare

al traguardo facendo segnare un tempo fenomenale e la media record, ma il numerosissimo pubblico sta aspettando l'arrivo di Coppi e Baldini, che al termine di un fenomenale recupero - dove hanno potuto esprimersi al meglio senza tatticismi - riescono a infliggere cinque secondi alla coppia elvetica. Al Vigorelli si verificano scene memorabili di follia collettiva. I tifosi sono letteralmente impazziti di gioia, baci, abbracci e lacrime per questo importante momento storico.

Ercole Baldini vincerà anche nel '58 e nel '59, in coppia con il coriaceo Aldo Moser. Quella del 1960, invece, è un'edizione ricca di polemiche. A dare fuoco alle polveri è proprio lo stesso Ercole Baldini, vincitore appunto delle ultime tre edizioni, che critica gli organizzatori per aver favorito Anquetil accoppiandolo a Rolf Graf, un ottimo passista. Inoltre, il forlivese avrebbe preferito essere abbinato all'arrembante Romeo Venturelli anziché ad Aldo Moser, a corto di preparazione.

La prima parte della gara vede nettamente al comando la coppia franco-elvetica Anquetil-Graf, mentre Baldini e Moser perdono terreno. Ma all'improvviso il colpo di scena: nei pressi di Chiari un gruppo di tifosi romagnoli (tra i quali anche la moglie di Baldini) invade la strada per protesta contro Mino Baracchi, che a loro dire avrebbe danneggiato l'Elettrotreno di Forlì (così veniva chiamato Ercole). Nel frattempo, Anquetil e Graf danno segni di cedimento. A 13 chilometri dall'arrivo, lo svizzero, con i riflessi appannati dalla fatica, nel momento in cui deve dare il cambio ad Anquetil ha uno sbandamento, urta il francese e cade rovinosamente a terra! Graf si rialza a stento, dolorante, e nonostante gli accorati incitamenti di Fiorenzo Magni in veste di direttore sportivo, è malauguratamente costretto al ritiro. Il Baracchi sembra incredibilmente stregato per Anquetil. La lotta finale si scatena allora tra le due coppie italiane, con Baldini e Moser che alla fine devono arrendersi allo strapotere di Ronchini e Venturelli, tra lo sconforto dei tifosi per via di un'edizione caratterizzata da troppe polemiche e pure un po' di delusione, dato che si accorgono

che i vincitori del GP Argo (il cosiddetto Baracchi dei dilettanti), svoltosi poco prima sullo stesso tracciato, hanno impiegato 14 secondi in meno dei professionisti Venturelli-Ronchini: si tratta dei bravissimi Marino Vigna e Giuseppe Fezzardi.

## FINALMENTE ANQUETIL

Il 1961 vede vincitrice la coppia formata da Ercole Baldini, alla sua quarta affermazione e dal francese Joseph Velly, mentre nel 1962 arriva il sospirato trionfo per Jacques Anquetil che corre in coppia con Rudi Altig. Il duo franco-tedesco della St. Raphael sembra avere la vittoria a portata di mano, ma improvvisamente, lungo il tratto che porta a Trezzo, Anquetil entra in crisi e accusa nettamente la fatica, scuote la testa, ha gli occhi infossati e vitrei, non riesce più a spingere sui pedali. Altig cerca di scuoterlo e arriva perfino a minacciarlo mostrandogli i pugni, ma il normanno è sfinito e a 10 chilometri dalla fine i due iniziano a sentire il fiato sul collo della coppia Baldini-Pambianco. Anquetil è in crisi profonda, tanto che Altig deve addirittura spingerlo per alleviargli la fatica. La vittoria è in bilico sul filo dei secondi perché anche Pambianco è in crisi e il risultato è incertissimo. Allo stadio comunale di Bergamo la coppia Altig-Anquetil riesce miracolosamente a imporsi mantenendo nove miseri secondi di vantaggio su Baldini-Pambianco. Il francese comunque arriva trasfigurato dalla fatica e, nella curva che immette sulla pista dello stadio dove sono previste le premiazioni, si verifica un altro colpo di scena: Anquetil, sfinito e distrutto per lo sforzo (si sussurra che fosse saturo di anfetamine), non riesce nemmeno a girare il manubrio per assecondare la curva e tira dritto contro le transenne, procurandosi una vistosa ferita alla testa. Subito soccorso dal suo massaggiatore, viene sorretto a fatica e riesce a malapena a salutare la folla prima di venire portato d'urgenza in ospedale.

L'edizione del 1963 vede ai nastri di partenza la coppia Anquetil-Poulidor, i due fierissimi e storici rivali, nonché favoriti d'obbligo, ma arrivano secondi alle spalle dei francesi Velly e Novales. Il 1964 è l'anno di Gianni Motta e Giacomo Fornoni in maglia Molteni, che vincono su Baldini-Adorni grazie a un finale davvero entusiasmante. Nel 1965 si corre il 4 novembre in una giornata fredda e piovigginosa. I favori del pronostico vanno sempre a Motta e Fornoni in prima battuta, seguiti da Anquetil-Stablinski e da Poulidor-Chappe in terza battuta. Sono proprio queste tre coppie che danno l'impressione di giocarsi la vittoria, racchiuse sin dall'inizio in pochi secondi. A sorpresa, si inseriscono nella lotta per la vittoria anche gli olandesi Karstens e Nijdam che, alle porte di Milano, balzano in testa con venti secondi di vantaggio su Anquetil-Stablinski. Nel frattempo vanno in crisi Chappe e Fornoni. Gli olandesi sembrano avere partita vinta ma, poco dopo l'ingresso in Milano, Nijdam cade sull'asfalto reso viscido dalla pioggia. L'olandese, in stato confusionale, risale in bici e segue Karstens come un automa. Negli ultimi chilometri i due orange perdono circa sei minuti ed entrano al Vigorelli per il giro finale. Superato il traguardo, mentre Karstens si ferma, Nijdam continua a girare sulla pista. Dopo un altro giro gli fanno cenno di fermarsi, ma lui continua sollevando l'ilarità del pubblico che non conosce il suo dramma. Lo speaker Proserpio, con voce stentorea, gli intima: «Nijdam, fermarsi!». Niente, Nijdam continua. Nessuno ride più. Sul Vigorelli cala un silenzio terrificante. Nijdam continua a girare. A ogni giro qualcuno cerca di afferrarlo ma lui, con insospettiti riflessi, scarta tutti e continua. Il pubblico trattiene il fiato. Nijdam continua a girare. Finalmente riescono ad afferrarlo e lo fanno cadere. Il pubblico tira il fiato. L'olandese viene caricato su una barella e portato via. Mentre la barella si allontana, si nota chiaramente che la mano destra di Nijdam gira in tondo come a simulare una pedalata. Raccapricciante. L'indomani i giornali parlarono di shock dovuto alla caduta, anche se qualcuno fece apertamente cenno a un cocktail sbagliato di stimolanti.

Nel '66 e nel '67 a imporsi è l'astro nascente Eddy Merckx in coppia con Ferdinand Bracke. Due annate decisamente ostili ad Anquetil, che perde da netto favorito entrambe le edizioni, nel '66 con Stablinski e la seconda con il connazionale Bernard Guyot. L'edizione del 1968 vede vincitore per la terza volta Jacques Anquetil, questa volta in coppia con uno strepitoso Felice Gimondi. I due lasciano il duo Ritter-Van Springel a 3'15", ma è proprio il campione francese a essere al centro di un caso che avrebbe potuto clamorosamente privare i due vincitori del meritatissimo successo per un disguido sull'orario stabilito, tanto che Anquetil, non riuscendo a sottoporsi al controllo antidoping, dà adito a mille polemiche. Ma alla fine la vittoria viene regolarmente omologata. Anquetil detiene il record di partecipazioni, ben 10, e tutte sempre molto sentite e combattute dal campione transalpino che era particolarmente legato a questa bellissima manifestazione.

La ventunesima edizione, quella del 1969, vede favorita la fortissima coppia formata da Eddy Merckx e dal neoprofessionista Davide Boifava. Infatti, i due transitano al controllo di Robbiate con mezzo minuto di vantaggio sul duo Van Springel-Agostinho e con 1'03" su Motta-Ritter. Nei pressi di Monza i distacchi aumentano ulteriormente e i giochi sembrano ormai fatti, ma dopo il giro di boa, ritornando verso Bergamo, Merckx entra in crisi. Boifava è costretto a rallentare mentre anche Motta accusa la fatica e costringe Ritter diminuire il passo. Alla fine, la vittoria va proprio alla coppia di regolaristi Herman Van Springel e Joaquim Agostinho. Eddy Merckx, alla fine solo terzo, è talmente deluso della sua pessima prestazione e della brutta figura rimediata che scoppia in un inconsolabile pianto.

## GLI ANNI '70

Quello del 1970 è un autentico scontro tra cronomen di razza: gli svedesi Gösta e Thomas Petterson (fratelli, numerose volte

campioni del mondo cronosquadre e su pista) contro i danesi Ole Ritter e Leif Mortensen (recordman dell'ora il primo e campione del mondo su strada il secondo). I fratelli terribili vincono con quasi due minuti di vantaggio sui portacolori di Danimarca.

Nel 1971 vince un'altra strana coppia composta da Leif Mortensen (secondo l'anno prima) e dallo spagnolo Luis Ocaña, il famoso scalatore, quell'anno compagni di squadra alla Bic.

L'edizione del 1972, che si disputa per la prima volta in ottobre, si presenta come un duello tra belgi e italiani, con gli svedesi a fare da terzi incomodi. Per quel che riguarda la gara, non c'è storia: vince sotto una pioggia fittissima la coppia belga Eddy Merckx e Roger Swerts, che rifila 2'33" alla coppia Gimondi-Boifava, giunta seconda con pochi decimi di vantaggio sulla coppia svedese dei fratelli Petterson. Gimondi però subisce l'ennesima sconfitta da parte di un Merckx scatenato, che ha trovato in questa corsa il miglior viatico per quel Record dell'Ora da lui stabilito in Messico quindici giorni dopo questa bella vittoria. Per la cronaca, quella del 1972 fu l'edizione in cui per la prima volta si superarono i 50 km/h di media e il record rimarrà imbattuto per ben 17 anni.

Nel 1973 a imporsi è uno sfavillante Felice Gimondi in maglia iridata, accoppiato a Martín Emilio Rodríguez, suo compagno alla Bianchi, in una gara con un campo di partenti piuttosto limitato e non di primissimo ordine. Assenti i migliori stranieri e nessun francese ai nastri di partenza.

Con il 1974 inizia il dominio di Francesco Moser, che con 5 trionfi rimane il recordman di vittorie al Baracchi: in coppia con Roy Schulten nel '74, Gianbattista Baronchelli nel '75, Giuseppe Saronni nel '79, Bernard Hinault nell'84 e Hans Herik Oersted nell'85.

Nel 1976 s'impone all'arrivo di Brescia la coppia Freddy Martens, in maglia di campione del mondo, e Michel Pollentier, che si prendono la rivincita dall'anno precedente, nel quale, a causa della sua andatura assai sgraziata, Pollentier aveva appoggiato

malamente una curva ed era caduto fratturandosi una clavicola.

Nel 1977 a imporsi su tutti sono i giovanissimi neoprofessionisti Bernt Johansson e Carmelo Barone, a dimostrazione che non sempre bastava essere campioni affermati per vincere il Baracchi. Oltre alla classe, infatti, erano necessari anche generosità, sacrificio, intelligenza e soprattutto coesione e omogeneità.

Nel '78 a primeggiare è la fortissima compagine composta da Roy Schuiten e Knut Knudsen, indiscutibilmente in testa dall'inizio alla fine.

Come già detto, l'edizione del 1979 è decisamente piccante, dato che al culmine della loro rivalità storica si ritroveranno a gareggiare insieme Francesco Moser e Beppe Saronni. Il trentino è campione italiano e ha stravinto la Roubaix, il novarese, invece, ha dominato il Giro, così i due si ritrovano a essere i favoriti assoluti. Pronostico rispettato: la strana coppia s'impone nettamente sui secondi classificati Alfons De Wolf e Jan Van Houwelinghe, dimostrando la loro serietà di uomini prima che campioni, anche se qualche maligno aveva ipotizzato che i due in corsa non potessero andare d'accordo e fossero pronti a giocarsi qualche brutto scherzo. Per un giorno, invece, dimenticano la loro rivalità che tanto farà discutere negli anni a seguire.

## L'ULTIMO DECENNIO

Nel 1980, in un'edizione dal tono dimesso con una sola coppia italiana al via (Chinetti-Leali), vincono i belgi Fons De Wolf e Jean-Luc Vandenbroucke. Il trofeo Baracchi, in questo periodo, vive un periodo di crisi: l'organizzazione si sente trascurata dagli enti della città e diminuisce l'entusiasmo del pubblico per la manifestazione. Così, nel 1981 gli organizzatori cercano coraggiosamente un'alternativa e la trovano in Toscana, regione che da sempre ama il ciclismo, proponendo un percorso completamente nuovo da Pontedera a Pisa. Molti assi disertano la gara, in quanto stanchi

a fine stagione e impauriti per la durezza del percorso. La coppia favorita è quella composta da Moser e Knudsen ma a vincere è la squadra svizzera fatta da Daniel Gisiger e Serge Demierre. Gisiger è uno dei più forti passisti dell'epoca e vincerà consecutivamente anche le edizioni successive, nel 1982 con Roberto Visentini e nel 1983 con Silvano Contini.

Grandissime novità nel 1984: per festeggiare l'annata strepitosa di Francesco Moser (dopo il Record dell'Ora ha vinto la Sanremo e il Giro d'Italia) il Baracchi si sposta in Trentino, e al fianco di Moser schiera un altro fuoriclasse assoluto che risponde al nome di Bernard Hinault. Una coppia perfetta capace di uno strapotere assoluto, tanto che all'arrivo di Trento i due infliggono quasi due minuti alla coppia svedese composta da Tommy Prim e Alf Segersäll. Nell'85, in una domenica di fine settembre quindici giorni prima del Lombardia, sempre in quel di Trento arriva il quinto successo di Moser insieme allo svizzero Hans-Henrik Orsted, che per gran parte del percorso non dà cambi al trentino in quanto terribilmente affaticato, così lo Sceriffo vince praticamente da solo il suo quinto trofeo Baracchi.

Nel 1986 il campo dei partenti è piuttosto affollato e di prim'ordine, e così il Baracchi torna ai fasti di un tempo. La coppia favorita è senza dubbio quella composta da Francesco Moser e Didi Thurau che vanno in testa da subito ma, quando tutto sembra ormai delineato, il tedesco inizia ad accusare la fatica e le sue gambe diventano legnose. I tifosi di Moser sperano in una crisi passeggera e a 30 chilometri dalla conclusione i due mantengono ancora il comando. Il finale però rappresenta un vero calvario per Thurau, tanto che Moser è costretto a spingerlo ripetutamente, con il tedesco che oltretutto si aggrappa troppo spesso all'ammiraglia fingendo inesistenti noie meccaniche. Il trentino avrebbe avuto ancora molto da dare, ma è costretto ad aspettare il compagno in quella che diventa una tristissima e tragicomica processione verso Trento. Moser è furibondo perché è costretto a rinunciare senza colpe al sesto Baracchi, e per di più nella sua Trento. Per

la cronaca, vinceranno Giuseppe Saronni e Lech Piasecki, che distribuiscono le energie con più saggezza e lungimiranza. Thurau dopo l'arrivo viene portato in ospedale, esausto, al limite della semi-incoscienza.

Nel 1987, Moser vuole rifarsi e corre in coppia con Jesper Worre, un *pistard* di tutto rispetto, che però dopo una prima parte condotta al comando non riesce più a collaborare positivamente e così il campione trentino viene nuovamente sconfitto per colpe non sue. Non va meglio alla coppia Saronni-Piasecki, pure loro vittima di una crisi nel finale di gara. Spuntano allora i due compagni di squadra alla Carrera, Bruno Leali e Massimo Ghirotto, che vincono sulle loro bici "spaziali" dotate di manubrio a corna di bue e ruote lenticolari. Leali in quell'occasione indossa la maglia Tricolore conquistata alla Coppa Agostoni qualche mese prima.

L'anno successivo tutti aspettano Maurizio Fondriest in maglia iridata, proprio nelle sue strade, e il compagno designato è l'australiano Allan Peiper. Fondriest, però, non è mai stato un grande cronometrista e può solo limitare i danni, al pari di Leali e Ghirotto, i quali non riescono a ripetere la prestazione dell'anno precedente. A imporsi con merito nell'edizione del 1988 sarà la coppia polacca formata da Czesław Lang e Lech Piasecki. Maurizio Fondriest è intenzionato a riscattarsi l'anno successivo, così nel 1989 si presenta nuovamente con Peiper. I due sono molto amici anche fuori dalle corse e a metà gara fanno segnare il miglior intertempo, con 38" su Piasecki-Lang e più di un minuto su Laurent Fignon e Thierry Marie. Ormai sembra fatta, quando invece la coppia francese, grazie a un finale straordinario, a 15 chilometri passa in testa e ci rimane fino al traguardo. Per Fondriest è un'altra delusione in una stagione sfortunata e anonima, che rinnova la leggenda della maglia iridata stregata. La coppia francese farà segnare la media record della gara: 50,487 km/h.

Nel 1990 il campo di partenti è particolarmente ricco, ben 17 coppie, e nessuno immagina ancora che quella sarà l'ulti-

ma edizione. Mancano Bugno, Lemond e Kelly, i protagonisti della stagione. Nessuna coppia italiana tra i primi classificati di quell'edizione, che vede vincitrice la coppia Rolf Götz-Tom Cordes. Una chiusura un po' in sordina per un Baracchi che vive tristemente la sua ultima edizione. Troppi problemi organizzativi, l'affollamento del calendario internazionale, la poca disposizione dei grandi campioni a sopportare una prova tanto impegnativa e sempre più specialistica sono i fattori che purtroppo non permettono più la disputa di una manifestazione che ha comunque svolto per cinquant'anni un ruolo di primo piano nel ciclismo internazionale.

Per tantissimi anni il Trofeo Baracchi ha rappresentato la chiusura della stagione ciclistica su strada. In un clima generale da "giorno dei morti" si attendeva sugli spalti del velodromo l'arrivo delle varie coppie. Nell'attesa veniva organizzata una riunione su pista, in cui professionisti, dilettanti e allievi si davano battaglia per l'ultima volta all'aperto, in attesa di riprendere, di lì a poco, l'attività al tepore del vecchio Palasport di piazza VI Febbraio o al maestoso Vigorelli con la voce di Carlo Proserpio, che dava costantemente notizie della corsa.

Poi entravano le varie coppie in un boato di applausi. Dopo i giri d'onore, i cronometristi e i giudici di gara lasciavano la torretta e venivano risucchiati dalla "zeriba" al sottopassaggio assieme a corridori, massaggiatori, biciclette da strada, biciclette da pista, ruote, asciugamani.

Calavano le prime ombre della sera, una nebbiolina piovigginosa sfumava i contorni della grande tettoia e offuscava le scritte pubblicitarie sulle curve della pista. Il pubblico usciva lentamente, in silenzio, quasi a volere prolungare in un clima dolcemente melanconico la stagione ciclistica. Per quell'anno era tutto finito, arrivederci alla prossima primavera in quel di Sanremo. Ormai il Baracchi non c'è più da tempo. In molti se lo sono dimenticati, tanto era "solo" una cronometro e per di più a coppie. Un'esibizione ormai quasi blasfema, un male letale per gli scalatori in un

ciclismo così tanto, troppo moderno. Però quando arriva quella nebbiolina che sale dai campi, quando arriva quella pioggia autunnale, quando arriva quella festa dell'unità nazionale - oggi delle Forze Armate - ci prende la nostalgia e ci viene in mente quando in quei giorni si mangiavano le castagne col vino novello, mentre alla radio si parlava del Baracchi.



---

CAPITOLO XXXV

**ROMA 1960**





## LE OLIMPIADI CHE CAMBIARONO IL MONDO

Alle Olimpiadi organizzate nella Città eterna presero parte alcuni degli sportivi che hanno segnato la storia a cinque cerchi dell'intero Novecento. Un evento che è rimasto impresso nella mente degli italiani: Roma 1960 venne organizzata in un Paese che si trovava nel pieno del boom economico, un processo che ne avrebbe cambiato per sempre la società.

Furono le prime, organizzate dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, a tornare ai fasti del passato, ma allo stesso tempo segnarono un momento di svolta nella concezione stessa di Olimpiade moderna.

Nelle discipline del ciclismo la nazionale italiana vinse tutto o quasi, ma entriamoci con ordine in queste magiche ed indimenticabili Olimpiadi romane.

È necessario sapere che la bicicletta entrò fin da subito tra le nobili discipline dell'Olimpo, esattamente dalla prima edizione del 1896 ad Atene, che si svolse tra l'altro nel periodo fra il 6 e il 15 aprile, proprio nei giorni in cui veniva pubblicato il primo numero de *La Gazzetta dello Sport*, a testimonianza di quanto lo sport iniziasse a diventare importante nella cultura e nella società.

Il nuovo giornale sportivo, che stava uscendo in edicola grazie all'idea di Eugenio Camillo Costamagna ed Eliso Rivera, altro non era che il risultato della fusione di due giornali già famosi e collaudati: *Il Ciclista* e *La Tripletta*. Quel primo numero del giornale rosa, che per l'occasione era verde, fu dedicato totalmente al pedale, in un'Italia dove lo sport più seguito era per l'appunto il ciclismo.

I corridori professionisti hanno cominciato a partecipare alle Olimpiadi soltanto dall'edizione 1996, che si svolse ad Atlanta, nella Georgia statunitense. Fu una grossa novità perché fino ad

allora la partecipazione era riservata agli atleti dilettanti. In quel 1996 la gara in linea fu dominata dallo svizzero Pascal Richard, mentre l'Italia s'impose in pista con Andrea Collinelli e Antonella Belluti nell'inseguimento e con Silvio Martinello nella corsa a punti, oltre che con Paola Pezzo nella mountain bike, che per la prima volta fu inserita nel programma olimpico.

Se avessimo voluto raccontarvi degli innumerevoli successi ciclistici italiani alle Olimpiadi ci sarebbe voluto un volume dedicato, perché l'Italia può vantare un gran bel medagliere nelle due ruote, a cominciare dal mantovano Francesco Verri, che ad Atene nei giochi olimpici "intermedi" del 1906, vinse ben tre medaglie d'oro su pista. Ci sono poi moltissime altre storie, come quella di Attilio Pavesi, che nel '32 a Los Angeles vinse nella gara in linea e anche nella crono squadre, oppure quella dell'esuberante Ercole Baldini, che a Melbourne nel '56 trionfò con il pubblico che cantava l'inno di Mameli a cappella perché gli organizzatori non avevano il disco, fino al compianto Fabio Casartelli nel 1992 e a Paolo Bettini nel 2004.

Quella romana del 1960 sarà ricordata come la prima Olimpiade dalle grandi riprese televisive. Le gare si svolsero tra scenari unici, che coniugavano la classicità dell'antica Roma con i più moderni impianti, costruiti o restaurati per l'occasione. Gli incontri di lotta si disputarono all'interno della basilica di Massenzio e la ginnastica alle Terme di Caracalla, tanto per capire di cosa stiamo parlando. Era la Roma di via Veneto, dei paparazzi, quella che il mondo ricorda come la Roma "felliniana".

Alle 17.45 del 25 agosto l'allora Ministro della Difesa Giulio Andreotti, Presidente del Comitato Organizzatore, proclamò al Foro Italico l'apertura ufficiale dei Giochi della XVII Olimpiade. Sarà anche la prima volta delle Paralimpiadi e dei primi cronometristi moderni, con il fotofinish collegato alla pistola dello starter che impressionava cento fotogrammi al secondo.

Il primo oro individuale al centesimo di secondo nella storia dei Giochi Olimpici fu conquistato, nel ciclismo, da Sante Gaiar-

doni proprio il primo giorno, quando vinse il chilometro da fermo in 1'07"27, primato del mondo.

Alcuni giorni dopo Luciano De Crescenzo, che sarebbe poi diventato un famosissimo scrittore sui temi della mitologia e della storia classica, cronometrò la vittoria sui 200 metri di Livio Ber-ruti, divenuto ulteriormente famoso per la sua storiella d'amore con la gazzella nera Wilma Rudolph.

L'Olimpiade romana sarà quella di Cassius Clay, quella di Nino Benvenuti, quella del sergente della guardia imperiale di Hailé Selassié, l'etiope Abebe Bikila, che nella notte del 10 settembre sgretolò non solo il record mondiale di Popov ma a uno a uno tutti gli avversari più blasonati, compreso Popov stesso, correndo a piedi nudi.

Dopo queste doverose e romantiche premesse provo a raccontarvi le gare di ciclismo di quella straordinaria Olimpiade romana.

## LA 100 CHILOMETRI CRONOMETRO A SQUADRE

La prima giornata di gare dei Giochi della XVII Olimpiade riservò subito una grande gioia per i colori azzurri. Il 26 agosto del 1960 l'Italia conquistò il titolo nella 100 chilometri a squadre di ciclismo con una prova di grande forza del quartetto azzurro formato dal veneto Antonio Bailetti (fornaio), dai lombardi Ottavio Cogliati (meccanico) e Giacomo Fornoni (spazzacamino), nonché dal garzone di Montefiascone, Livio Trapè. La cronometro a squadre si disputò a Roma per la prima volta nella storia, poiché in precedenza il titolo veniva assegnato sulla base dei tempi della prova individuale.

Furono trentadue le squadre che parteciparono alla 100 chilometri a cronometro. Il caldo infernale faceva segnare già dal primo mattino una temperatura di 34° C all'ombra. Le varie nazionali partirono a distanza di due minuti l'una dall'altra dal piazzale antistante al velodromo olimpico, fresco di costruzione, per diri-

gersi sul lungo rettilineo di viale Oceano Pacifico e infilarci sulla strada Cristoforo Colombo. Poi, alla pineta di Castel Fusano, c'era il giro di boa per imboccare la stessa Colombo in senso opposto andando a formare un circuito di 33,3 chilometri da percorrere tre volte.

La prima a partire fu l'Indonesia e dopo una quindicina di squadre fu la volta della favorita, la Germania, che si presentò con Gustav Schur ed Erich Hagen - i due pezzi da novanta del quartetto tedesco - che nelle corse contro il tempo stavano dominando la scena degli ultimi anni. Seguirono quindi le altre favorite: Olanda, Italia e Unione Sovietica.

Nella prima parte della gara gli azzurri conducevano sulla nazionale russa, la Francia, la Svizzera e la Germania. La Danimarca, invece, rallentò all'improvviso la sua cavalcata, in quanto uno dei componenti del quartetto, Knud Enemark Jensen, fu vittima di un giramento di testa, barcollò e fu quasi sul punto di cadere. A quel punto il compagno Niels Baunsof lo afferrò per la maglietta e lo tenne in sella, mentre Bangsborg lo sosteneva sull'altro fianco. Gli spruzzarono l'acqua della sua borraccia, cosa che sembrò averlo rimesso in sesto, al punto che Baunsof lo lasciò andare. Passarono pochi secondi e Jensen crollò sull'asfalto torrido. Un momento drammatico: l'ambulanza trasportò Jensen privo di conoscenza sotto una tenda militare vicino all'arrivo, mentre la corsa procedeva.

A metà gara gli azzurri erano ancora in vantaggio, con i tedeschi che recuperavano e si portavano a soli sette secondi, seguiti dai russi a venticinque. Nell'ultimo e decisivo giro l'Unione Sovietica andò in crisi, mentre uno dei ciclisti tedeschi fu costretto ad abbandonare. Gli azzurri, invece, continuavano a mantenere la testa della corsa, con Danimarca e Svezia alle spalle. Antonio Bailetti, dopo una partenza titubante forse dovuta alla forte pressione mediatica, saltò qualche cambio, ma poi si riprese e fece il suo dovere, forse anche qualcosa di più. Uno straripante Giacomo Fornoni, nell'ultima parte della gara, riuscì a svolgere un lavoro

incredibile trascinando i compagni sulla strada della vittoria, tanto che la nazionale azzurra raggiunse gli avversari belgi e spagnoli partiti due e quattro minuti prima, rimorchiandoli come dei naufraghi fino all'arrivo.

Bailetti, Cogliati, Fornoni e Trapè tagliarono così il traguardo al termine di una gara massacrante per il caldo e per la fatica, fermando il cronometro sul tempo di 2h14'33"53 (alla media di 44,589 km/h), con un vantaggio di 2'23" sulla Germania (Schur, Adler, Hagen, Lörke) e 4'08" sull'Unione Sovietica (Kapitonov, Klevcov, Melichov, Petrov). Un trionfo davanti al giubilo della folla accorsa per festeggiarli all'arrivo di fronte al maestoso velodromo olimpico.

Nel pomeriggio, però, arrivò una notizia drammatica: Jensen non ce l'aveva fatta, il ciclista danese non aveva più ripreso conoscenza. In seguito si scoprirà che la vera causa fu un'intossicazione di anfetamine, unita allo sforzo fisico e al caldo. A distanza di quarantotto anni dalla scomparsa del maratoneta portoghese Francisco Lázaro, a Stoccolma 1912, un altro luttuoso evento aveva colpito i Giochi. Il mondo scoprì - o quantomeno si trovò a non poterlo più ignorare - il terribile fenomeno del doping che, complici gli inesistenti controlli, dilagava impietosamente tra gli sportivi.

## GARA INDIVIDUALE SU STRADA

Martedì 30 agosto alle ore 9.00 iniziò la prova olimpica individuale di ciclismo su strada. Il commissario tecnico Elio Rime-dio decise di schierare ai nastri di partenza Vendramino Bariviera, Giuseppe Tonucci e Antonio Bailetti, fresco vincitore della 100 chilometri a cronometro insieme a Livio Trapè, anch'esso schierato, che gli allibratori davano per favorito.

Il circuito era quello di Grottarossa, 14,615 chilometri da percorrere dodici volte per un totale di 175,38 chilometri, un nastro

di asfalto nuovo che partiva dalla via Flaminia per immettersi sulla strada di Grottarossa e ritornare poi al punto di partenza lungo la via Cassia.

Ai nastri di partenza 136 atleti: marocchini, messicani, coreani, ciclisti di ogni paese. C'erano pure i tedeschi, che da tre anni vincevano il campionato del mondo, ma furono un tenente ventottenne dell'armata sovietica e un garzone fornaio di Montefiascone ad assumere la parte dei protagonisti in quella torrida mattinata romana. L'andatura fu forsennata fin da subito. Il caldo scioglieva l'asfalto e le energie. Un atleta etiope colpito dal sole venne portato via dopo appena quattro giri, cominciando a tratteggiare una giornata drammatica. A quaranta chilometri dall'arrivo, sulla salita che conduceva alla via di Grottarossa, il tenente Viktor Kapitonov riuscì a sganciarsi: fu l'italiano Livio Trapè l'unico a reagire mentre tutti gli altri persero contatto. A trenta chilometri dal traguardo, Trapè raggiunse Kapitonov, che si fece trainare come un vagone per due giri. Il nervosismo era alle stelle: l'italiano tirava da solo e il russo dietro a rimorchio. Trapè era curvo, gli faceva da gobba una spugna che teneva sotto la maglia. Al penultimo passaggio Kapitonov si impegnò per la volata sbagliando il conto dei giri, perché ne mancava ancora uno all'arrivo.

Il russo non era bravo a contare, però era fortissimo in volata. Una volta che il panettiere di Montefiascone se ne accorse cercò di staccarlo prima dell'arrivo, ma ruppe la ruota posteriore. Gliene diedero una al volo ma con rapporti che non piacevano all'italiano, che s'innervosì. Poi Trapè prese al volo una borraccia: avrebbe voluto gli zuccheri, ma gli passarono quella con il tè. La scaraventò a terra restando senza liquidi fino all'arrivo. Entrambi i fuggitivi avevano un intento preciso: Trapè doveva evitare di tirare la volata a Kapitonov tenendoselo a ruota, mentre il tenente doveva cercare di farsi trainare per risolvere poi la questione sul traguardo. Erano ancora insieme all'ultimo chilometro quando iniziò il gioco delle finte e degli arresti come in una gara su pista: nessuno dei due voleva condurre la volata, per cui quando

frenava Trapè frenava anche Kapitonov. A un certo punto Lillo Pietropaoli, storico giornalista e cronista del Messaggero, gridò all'italiano: «Livio parti che stanno rientrando da dietro, parti che ti rientrano!». Lo striscione del traguardo era là, infondo al viale. Trapè lo vide. Come investito da una scossa saltò in testa, portandosi nettamente primo. Mancavano duecento metri, centocinquanta, cento: era sempre primo. Cinquanta metri, ancora Trapè. Ma ecco Kapitonov uscire all'improvviso e vincere di mezza ruota, forse anche meno.

Il trionfo di Kapitonov fu accompagnato dalla disperazione di Trapè, che stava realizzando il fatto che ormai questa era l'unica occasione di vincere un'Olimpiade. Il tenente Victor Kapitonov al suo ritorno in patria venne promosso al grado di colonnello.

## GARE INDIVIDUALI SU PISTA

Alle ore 20.45 del 26 agosto, sull'anello del velodromo olimpico costruito per l'occasione, ebbero inizio le competizioni su pista.

La prima gara fu quella del chilometro con partenza da fermo, vinta da Sante Gaiardoni, che rifilò un secondo e mezzo al tedesco Dieter Gieseler, medaglia d'argento, facendo segnare il nuovo record mondiale. Sante di lavoro faceva il contadino in quel di Villafranca Veronese. Lavorava nello sfalcio dell'erba e le sue gambe in quei terreni accidentati erano diventate fortissime giorno dopo giorno. La prima volta che Arnaldo Faccioli, il suo "scopritore", lo portò in un velodromo lui scappò, spaventato dell'altezza delle curve, ma ora il contadino veneto è campione olimpico.

Il vero capolavoro arrivò tre giorni più tardi, nella gara di velocità. Tra i finalisti di quella magica sera ci fu anche Valentino Gasparella, che si batté in semifinale con il belga Leo Sterckx, uno che in volata non perdeva mai. Gasparella, che era il più forte velocista dilettante prima della comparsa di Gaiardoni, avrebbe tanto desiderato tornare a una grande vittoria, ma Sterckx lo su-

però in una violenta rimonta. Gaiardoni, che quindici giorni prima aveva vinto il mondiale battendo proprio il belga, si trovò nelle condizioni di dovergli concedere la rivincita.

Leo Sterckx era un corridore che conosceva tutte le malizie del mestiere, mentre Gaiardoni si presentava alla partenza vittima di una caduta nei giorni precedenti. All'ultima prova Gaiardoni partì in testa. Dapprima accennò a scattare, poi andò in alto e aspettò. All'improvviso picchiò in basso e finì nuovamente di attaccare, mettendosi poi ad aspettare con Sterckx che lo pedinava stretto. Alla penultima curva, il belga scattò all'interno e si presentò per primo all'ultima curva del velodromo, stracolmo di spettatori urlanti. Gaiardoni si gettò in avanti nel tentativo di passarlo all'esterno, riuscendoci con un'impresa ai limiti dell'incredibile e andando così a vincere la sua seconda medaglia d'oro in quell'Olimpiade. Fu un vero e proprio trionfo. Il pubblico lo acclamò, i giornalisti lo cercarono per le interviste, ma lui era già scappato in centro in compagnia dell'indimenticabile Walter Chiari, fedele amico e conterraneo, per brindare sotto il cielo stellato della Città eterna.

## TANDEM SU PISTA

E venne il momento della gara di tandem, disciplina olimpica dai Giochi di Londra 1908 e poi ininterrottamente dal 1920 al 1972. La specialità venne poi abbandonata perché il tandem era ormai considerato vecchio, superato e anacronistico, ma fu un vero peccato, perché la spettacolarità di quelle gare era ad alto contenuto emotivo.

L'Italia in quell'occasione era rappresentata dai veneti Beghetto e Bianchetto. Bianchetto di nome fa Sergio, è padovano di Torre di Ponte di Brenta. Beghetto è Giuseppe, padovano di Tombolo. Sergio faceva il carpentiere meccanico e Giuseppe il vaccaro. Bianchetto e Beghetto avevano in comune il dialetto,

l'accento, l'aria, la scuola di ciclismo che era quella del velodromo Monti e della società Ciclisti Padovani, ma soprattutto condividevano quello straordinario mezzo che era il tandem, bicicletta a due ruote, due manubri, due selle e quattro pedali, specialità di forza acrobatica.

I due, dopo avere eliminato una dopo l'altra le coppie avversarie, si ritrovarono in finale per l'oro olimpico. Erano le 20.45 di sabato 27 agosto 1960. Il tandem, lo strumento vetusto che scendeva dalla soffitta ogni quattro anni, in occasione delle Olimpiadi, vedeva i due ragazzotti italiani in finale contro la fortissima coppia tedesca formata da Jürgen Simon e Lothar Stäber.

La gara si svolse su quattro giri. Nei primi, bloccandosi, controllandosi, fingendo di scattare, entrambi gli equipaggi recitarono la commedia degli inganni. All'improvviso il tandem italiano scoccò come un dardo per raggiungere velocità intorno ai settanta chilometri orari. Bianchetto e Beghetto furono i più coraggiosi, i più veloci, ed entrarono per primi nell'ultima curva, respingendo l'attacco dei tedeschi e tagliando il traguardo nettamente primi. Avevano ventuno anni tutti e due, tutti e due erano nati nei sobborghi di Padova, erano alti un metro e settantatré e pesavano settanta chilogrammi. Beghetto, il secondo, pedalava e obbediva mentre Bianchetto, il conduttore, comandava e decideva come condurre la gara. Tutta la spregiudicatezza e l'ardimento della gara si sciolsero nella commozione del successo.

## INSEGUIMENTO SU PISTA

Quella dell'inseguimento su pista fu una gara al cardiopalma. L'Italia si presentò alle batterie con un quartetto fortissimo, tanto che gli allibratori la davano per favorita. Il poker azzurro era formato dal brianzolo Luigi Arienti, dal padovano Franco Testa, dal compianto Mario Vallotto di Santa Maria di Sala e infine dal milanese Marino Vigna, che fu l'ultimo a essere inserito nel quartetto

imponendosi a suon di risultati nell'approssimarsi dell'appuntamento olimpico, tra cui il titolo italiano vinto nell'inseguimento a squadre.

La formula era tanto semplice quanto spettacolare: partenza da fermi, 4000 metri, 10 giri da percorrere intorno alla pista. Le due squadre partivano da due punti diametralmente opposti sui due rettilinei della pista: vinceva chi per primo raggiungeva l'avversario o, caso molto più frequente, chi copriva la distanza nel minor tempo, che viene fermato al passaggio del terzo concorrente. In batteria l'Italia incontrò per prima la Germania, che batté piuttosto agevolmente per ritrovarselo poi in finale per l'oro. Non c'erano gare di domenica, così le qualificazioni e i quarti di finale si disputarono venerdì 27 agosto. Il quartetto azzurro, appunto, batté subito la Germania e ai quarti ebbe la meglio su una fortissima Argentina. La tensione domenicale nell'attesa delle fasi finali andò alle stelle e dopo una lunga e interminabile notte, arrivarono le semifinali del lunedì pomeriggio. L'Italia ebbe la meglio su un'ostica nazionale russa, stabilendo addirittura il record olimpico con un tempo di 4'30"90, facendo ulteriormente salire la tensione.

Ore 21, la finale. Gli azzurri si trovarono davanti, dalla parte opposta del velodromo olimpico, i quattro ragazzi tedeschi che avevano già battuto in batteria ma che ora sembravano rigenerati e determinatissimi. La pista si presentava piuttosto scivolosa a causa dell'umidità di quella surreale notte romana. Allo sparo dello starter la ruota di Luigi Arienti slittò sul fondo. Franco Testa si spaventò e lasciò andare gli altri due. La gara sembrava compromessa e invece... Il punto di forza del quartetto azzurro fino a quel momento era stato la partenza al fulmicotone, ma quella volta dovettero inseguire e ci volle un giro e mezzo per ricomporre la squadra. Il recupero fu portato a compimento da Franco Testa con una strepitosa tirata di un giro intero. Tutti e quattro i ragazzi italiani furono poi straordinari e uniti fino in fondo, fino all'ultimo centimetro di quel magico parquet che li consegnerà alla storia. La gara finì con l'Italia che trionfò sulla Germania "quattro a tre",

tanto per usare termine di paragone calcistico entrato nella storia, in quanto i tedeschi persero un componente negli ultimi due giri, ma a quel punto erano già ampiamente battuti.

## TIRANDO LE SOMME

L'Italia del ciclismo, nell'edizione della grande Olimpiade romana, vinse alla fine cinque medaglie d'oro su sei disponibili e una medaglia d'argento, praticamente regalando l'oro alla Russia. Si dice che se quella gara in linea potesse essere ripetuta altre cento volte, il nostro Livio Trapè indosserebbe cento medaglie d'oro, ma alla fine andò così, con onore al merito del biondo sottufficiale sovietico. Rimane il fatto che gli italiani che corsero a Roma sono rimasti nel cuore della gente come la più forte nazionale di tutti i tempi nell'Olimpiade più bella di sempre.

## BIANCHETTO & BEGHETTO

«Quella Roma del 1960 era una città sempre in festa, piena di colori, meravigliosa in agosto, soprattutto in quei giorni di Olimpiadi. Io e Beghetto, il giorno dopo la finale che abbiamo vinto, l'abbiamo girata tutta con la vespa che avevamo in dotazione», mi racconta Sergio Bianchetto.

«Venti giorni mi dovettero bastare per prepararmi a quelle gare, che erano un po' cose da matti», spiega invece Giuseppe Beghetto riferendosi al fatto che nel 1972 il tandem fu cancellato dal programma olimpico a causa dell'eccessiva pericolosità, dovuta a volate corse sul filo dei 90 all'ora, come quella vissuta dalla coppia azzurra contro gli olandesi Marinus Paul e Mees Gerritsen, favoriti della vigilia assieme agli australiani Browne e Smith. Sconfitti nella prima *manche*, nella seconda gli *orange* tentano di passare all'interno del tandem italiano, ma un contatto li manda gambe

all'aria provocando infortuni tali che dovranno dare forfait nella finale per il bronzo.

«Avevamo stile e affiatamento», continua Beghetto. «Ci parlavamo solo con un colpo di pedale, bastava mollare un attimo o premere per capirsi». Beghetto spiega anche la tattica della finale, dove i padovani se la vedono con i tedeschi Jurgen Simon e Lothar Staber, due che agli ottavi si sono divorati proprio gli australiani: «Sergio era un grande tattico e per le manche della finale aveva un piano: prendere la testa dall'inizio. Avremmo impedito ai tedeschi di fare lo stesso, visto che era il loro forte». Nella prima delle due prove, previste su quattro giri di pista, il gioco riesce grazie allo snervante zig-zag che blocca sul nascere ogni accenno di rimonta avversaria.

Nella seconda manche, Simon e Staber pensano di essere ancora in fase di studio, ma a un giro e mezzo dalla fine il pedale di Bianchetto manda il segnale a quello di Beghetto per la picchiata improvvisa che, dalla parte alta del velodromo, porta a lanciare lo sprint lungo la corda interna. La vela biancoazzurra formata dalle maglie delle due coppie per il mezzo giro di pista in cui restano appaiate, sfiorando i 90 orari, resta fra gli spettacoli più emozionanti dei Giochi di Roma.

Beghetto avrebbe poi vinto tre Mondiali da professionista, nella velocità, ma senza più provare la gioia di quell'oro olimpico. Ci sarebbero anche i due argenti iridati ottenuti fra i dilettanti, battuto nelle finali dall'ex-compagno di tandem Bianchetto. «Ma con Sergio non c'era niente da fare», conclude Giuseppe ridendo, «lui era troppo tattico.»



---

CAPITOLO XXXVI

**LA TRE VALLI VARESINE**





## CAMPIONI, SUCCESSI, SFIDE IN UNA DELLE GARE PIÙ PRESTIGIOSE AL MONDO

La Tre Valli Varesine, una delle corse più conosciute nel panorama ciclistico italiano e internazionale, è una competizione con una storia importante e un albo d'oro stratosferico.

La sua storia, del resto, è figlia di un territorio profondamente legato alla bicicletta, e da molti anni è la regina del Trittico Lombardo insieme alla Coppa Bernocchi e la Coppa Agostoni.

A curare l'organizzazione della Tre Valli, è la Società Ciclistica Alfredo Binda, e il nome della manifestazione è legato fin dall'inizio alle tre principali valli del territorio: Valcuvia, Valganna e Valtravaglia. Con il passare degli anni, però il percorso è arrivato a toccare tutte o quasi le località della provincia di Varese.

Agli inizi la società organizzatrice fu il Club Sportivo Varesino e la manifestazione era riservata ai dilettanti di prima e seconda categoria. Luigi Zavattoni, il presidente della società, faticò non poco per reclutare mezzi e uomini al seguito della corsa. Venne assoldato anche un drappello del 91° Fanteria che si trovava nei paraggi per un campo estivo, e questi schierarono poi tre dei loro atleti ai nastri di partenza.

La prima edizione nacque senza alcuna pretesa, quasi in sordina, con l'unica attenzione di pochi sportivi locali e con un certo disinteresse generale. Chi poteva immaginare cosa sarebbe divenuta la Tre Valli Varesine? Per dirla tutta, si rischiò seriamente che la corsa addirittura non nascesse, perché in un'Italia ancora devastata, reduce della Grande Guerra, era difficilissimo reperire le risorse economiche per organizzare un nuovo evento sportivo che non dava comunque garanzie né di successo né di continuità. Nelle casse della società organizzatrice c'erano 200 lire circa, mentre il primo premio, ancora scoperto, comportava una spesa di 140 lire. Si era bussato inutilmente a tutte le porte, ma di spon-

sor e di finanziatori neppure l'ombra. L'aiuto arrivò all'improvviso, attraverso la prima pagina di un quotidiano varesino che titolava: "Primo premio grande medaglia d'oro dono della Cronaca Prealpina". Grande fu la felicità degli organizzatori e altrettanto grande il disappunto del direttore della testata, che leggenda vuole, non essere stato informato di tutto ciò, ma ormai la promessa era stata fatta e domenica 22 giugno 1919, parti la prima edizione della Tre Valli Varesine.

Ventisei furono i corridori a percorrere quei 99 chilometri su e giù per quelle vallate, un'autentica battaglia fin dal primo chilometro. Si dovevano attraversare le valli Cuvia, Ceresio, Marchirolo e Valganna; quindi, sarebbe stato giusto chiamarla Quattro Valli, ma siccome le ultime due si potevano considerare un'unica conca, fu adottata quella denominazione diventata poi quella storica che tutti conosciamo. A seguire la corsa, a fianco del giudice di gara, c'era il reporter de La Cronaca Prealpina, il signor Capitano De Vizi, che l'indomani scriverà un meticoloso resoconto:

«Da subito Bestetti e Balboni si mettono a tirare il gruppo con l'intento di staccare i più deboli. Barasso è investito da un motociclista e deve abbandonare. A Gemonio, Bestetti vince il primo premio volante. All'imbocco della Valcuvia la strada in terra battuta, fin lì ben tenuta, diventa pessima, tanto da obbligare i corridori a mettersi in fila indiana. Sul Sass Marè scatta Scaioni e fa selezione. A Brinzio passano in testa in dieci. Sulla Motta Rossa si avvantaggiano Bianchi e Ozeni che passano a Varese con un minuto di vantaggio. A Induno, un passaggio a livello chiuso fa vanificare la fuga dei due. Sempre a Induno si crea una certa confusione con i partecipanti della marcia Ciclo Alpina. Gruppo compatto fino a Lavena, premio volante vinto da Scaioni ma un motociclista cade e provoca una caduta generale. Sulla salita del Marchirolo, scatta Bestetti, gli resistono solo Bianchi e Scaioni. Alle grotte di Valganna rientrano Ozeni e Rusconi. Nella volata finale fra molto pubblico si impone facilmente Pierino Bestetti su Scaioni. Ozeni e Rusconi vengono squalificati e tolti dalla clas-

sifica perché, nel tentativo di rientrare, si erano fatti trainare da alcuni motociclisti».

Pierino Bestetti era un buon dilettante e quella di Varese fu la sua prima importante vittoria, rimasta legata a un aneddoto: dopo il traguardo pare abbia chiesto al cronista di scrivere il suo nome un po' in grande, così da convincere la madre a non vendergli la bicicletta per pagare i debiti.

L'anno dopo Bestetti si aggiudicò il campionato italiano dilettanti e fu quinto a squadre alle Olimpiadi di Anversa. Da professionista vinse un paio di tappe al Giro d'Italia, fu fedele gregario di Binda e Girardengo, e tra le altre cose fu pure il primo italiano a salire sul podio della Parigi-Roubaix, nell'edizione del 1925.

Nella seconda edizione della Tre Valli i partecipanti salirono a 80 e la fama della corsa incominciò a crescere. Si impose per distacco Raimondo Rosa che, pazzo di gioia, tagliò il traguardo su una ruota sola come si vede fare ai giorni nostri ai giovanotti più spavaldi.

Nel 1921 la Tre Valli era ormai una corsa affermata, tanto che alla partenza del 5 giugno si schierava l'idolo del momento Domenico Piemontesi. Fu una gara combattutissima. Piemontesi andò in fuga come da previsione sulla Motta Rossa con a ruota Arnaldo Bianchi, ma a Bisuschio cadde rovinosamente costringendosi al ritiro. Nel frattempo, il padovano Adriano Zanaga raggiunse Bianchi formando la coppia di testa che fece presagire un duello per la vittoria finale. Anche Bianchi però cadde e venne investito da un'autovettura, permettendo a Zanaga di giungere al traguardo di Varese in modo trionfale con sette minuti di vantaggio sul secondo. Dopo una accesa discussione tra giudici, il padovano venne però declassato perché a provocare l'incidente di Bianchi si disse siano stati proprio i suoi tifosi. La vittoria andò così a colui che era transitato secondo, il vercellese Luigi Gilardi.

La quarta edizione, quella del 1922, vide finalmente vincitore, dopo la caduta rovinosa dell'anno precedente, il blasonato Domenico Piemontesi che difendeva i colori della Gloria, e che con la

stessa maglia riuscì a imporsi anche 10 anni più tardi, quando la corsa era ormai diventata dedicata ai professionisti.

Dì lì in avanti il mito della Tre Valli sarebbe solo cresciuto con tanti episodi degni di nota che sono appunto quelli che raccontiamo in queste pagine.

## LA CORSA DI COPPI

Il 1924 vide la vittoria di Libero Ferrario, campione del mondo dilettanti in carica. Fu una vittoria contestata, tanto che, in un primo momento, venne squalificato per spinte ricevute e poi reintegrato in virtù del suo rango iridato.

Nel 1930 a tagliare il traguardo per primo fu Albino Binda, fratello minore del famoso Alfredo, che non riuscì mai a imporsi in una Tre Valli ma che in quell'anno era fresco di vittoria Mondiale, e chissà se in qualche modo il fratello Albino ne trasse motivazione miracolosa.

Nel 1931, come accennato, gli organizzatori decisero di far partecipare solo i professionisti e ci fu così il salto di qualità. Tutti i grandi del ciclismo italiano dell'epoca erano alla partenza della Tre Valli, valevole quale prima prova del Campionato Italiano. Vinse Luigi Giacobbe davanti a Francesco Camusso su Michele Mara, Morelli e Guerra. Con i suoi 303 chilometri quella del '31 rimane a ora l'edizione più lunga mai disputata.

Facciamo un salto in avanti e arriviamo all'edizione del 1938, che si corse domenica 3 aprile su un percorso di 230 chilometri. La corsa vide vincitore Gino Bartali, che entrò da solo sulla pista di Masnago, relegando ai posti d'onore Severino Canavesi e Secondo Magni (stesso cognome ma nessun legame con il più famoso Fiorenzo). La particolarità e la grandezza di questa vittoria sono date dal fatto che Ginettaccio pedalò gli ultimi chilometri con la sola gamba sinistra, in quanto il pedale destro si era spezzato, cadendo a causa di una buca truffaldina che non riuscì a evitare.

Ogni anno che passava il successo della corsa cresceva. Ci fu un corridore in particolare che alla Tre Valli teneva davvero tanto e che a ogni sua partecipazione cercò di onorarla dando tutto quello che aveva in corpo: il suo nome era Fausto Coppi.

Nel 1939, anno in cui Varese avrebbe dovuto ospitare il Mondiale poi cancellato dalla guerra, Coppi partecipò alla Tre Valli per corridori indipendenti, una sorta di sorella minore rispetto a quella classica, e naturalmente trionfò andando in fuga sulla Grantola e arrivando all'Ippodromo con quasi 7' di margine. Come premio, Fausto ricevette un tubolare, promessogli il giorno precedente la gara da Lorenzo Bronzi, titolare di un negozio di bici Ganna, colpito da quel ragazzo magro che curiosava con gli occhi sgranati tra telai, ruote e manubri. Fausto Coppi vinse tre edizioni della corsa Varesina, nel '41 nel '48 e nel '55.

Nel '41 Coppi, ormai famoso, riuscì ad avere la meglio sul favorito Olimpio Bizzi già vincitore di due edizioni: staccò tutti sulla rampa di Viggìù e arrivò solitario a Masnago con 3 minuti di vantaggio.

Nel 1955 s'impose nell'unica edizione disputata a cronometro con una cavalcata trionfale fino all'ippodromo di Varese, quando la folla in delirio spezzò i cordoni di protezione per poter vedere da vicino l'Airone, che in quell'occasione indossò la maglia Tricolore.

Fu però nel 1948 - a metà tra queste due vittorie - che ebbe luogo quello che si dice sia stato il momento più infuocato della rivalità tra Coppi e Bartali. In quell'8 agosto, la folla era in delirio e qualche scaramuccia tra le varie tifoserie aveva scaldato gli animi fin dal mattino. Coppi cadde al primo giro e perse sul gruppo quattro minuti e mezzo. Al terzo giro rientrò, ma nel frattempo, approfittando del fatto che il Campionissimo fosse stanco per il recupero, andarono in fuga Biagioni, Pasquini, Simonini, Fondelli, Alfredo Martini, Vito Ortelli e Toni Bevilacqua. Fausto rifiatò un po' e, con Bartali, tentò di riprendere la fuga, riuscendoci a 23 chilometri dall'arrivo. Da quel momento in poi, però, cominciarono a bisticciare e in volata Fausto ebbe la meglio su Ginettaccio per pochi centimetri.

Volarono parole grosse nel dopocorsa, e qualche maligno insinuò che quella sia stata l'unica volta dove i vari massaggiatori dovettero dividerli. Qualche giorno dopo, al Mondiale di Valkenburg, la battaglia continuò: sebbene indossassero la stessa maglia fecero fare alla Nazionale italiana una figura a dir poco meschina, al punto che la Federazione Italiana dopo qualche giorno decise di squalificarli per un mese. La Tre Valli del '48, insomma, fu un'edizione che verrà ricordata come il punto più alto della rivalità tra i due campioni, una rivalità che divise l'Italia sportiva - e non solo - di quell'immediato Dopoguerra.

Da segnalare una piccola curiosità: in quell'edizione del '48 il grande Alfredo Martini, credendo di aver già vinto la volata, stava togliendo le mani dal manubrio per alzare le braccia in trionfo, ma non aveva fatto i conti con la folla, che improvvisamente si strinse troppo sulla strada. E non aveva fatto i conti nemmeno con quei due fenomeni che stavano sopraggiungendo da dietro a velocità folle. Lo dirà poi qualche anno dopo in un'intervista a Sergio Zavoli: «Quei due signori arrivavano da un altro pianeta».

Quella del 1950 fu un'edizione valida come prova unica del Campionato Italiano. A vincerla fu il mai domo Toni Bevilacqua su Alfredo Martini e Mario Ricci. Nel gruppetto più distanziato dal vincitore di giornata, giunto a 8'34", c'erano Fausto Coppi e Gino Bartali, che anche stavolta non se le mandarono a dire. Seppure la volata del gruppo fosse valida solo per il 18° posto, infatti, fra i due rivali vi fu molta bagarre: Coppi batté Bartali, ma la giuria ritenne la volata irregolare e pertanto il Campionissimo venne retrocesso in 27ª posizione (terzultimo).

## I TRIONFI DI MOTTA

Sempre più internazionale, la Tre Valli del '52 vide la partecipazione del neocampione del mondo, a Varese, Ferdi Kübler (ne abbiamo parlato nello scorso BE), e poi Louison Bobet, Rik Van

Steenbergen, Stan Ockers e molti altri. Arrivo a Luino e vittoria di Giuseppe Minardi su Alfredo Martini e Arrigo Padovan. Nell'edizione del 1953, altro nome importante nell'albo d'oro della corsa, a vincere fu Nino "Cit" Defilippis in maglia Legnano, su Marcello Pellegrini della Torpado e Bruno Monti della squadra Arbos. Nel 1954 al traguardo di Varese fu supremazia Legnano: ai primi tre posti si classificarono Giorgio Albani, Rino Benedetti e Giuseppe Minardi, il trionfo dei Ramarri. A imporsi nel 1956 fu invece il Leone del Mugello Gastone Nencini, fresco vincitore del Tour de France.

A interrompere l'egemonia italiana alla Tre Valli ci pensò il belga Germain Derycke nel 1957, che fu primo vincitore straniero dopo anni di dominio tricolore. Il fiammingo confezionò una volata prepotente bruciando sull'anello del Franco Ossola l'astro nascente Ercole Baldini e Penna Bianca Angelo Conterno, nonché il principe di Francia Louison Bobet. Il corridore belga è stato un fior di campione, avendo vinto ben quattro corse monumento: Parigi-Roubaix 1953, Milano-Sanremo 1955, Liegi-Bastogne-Liegi 1957 e Giro delle Fiandre 1958, oltre alla vittoria alla Freccia Vallone e al secondo posto al Mondiale di Lugano del 1953, dietro al Campionissimo Fausto Coppi.

Nel 1960 per la seconda volta si assegnò la maglia Tricolore in prova unica alla Tre Valli e a indossarla fu Nino Defilippis, alla sua seconda vittoria nella corsa varesina dopo una volata nervosa e piuttosto maschia su Benedetti e Conterno. Nel 1962 fu la volta di un altro fiammingo, Willy Vannitsen, che regolò allo sprint Azzini e Ronchini. L'edizione del 1964 tenne in sella i corridori per 8 ore, 27' e 22". Una fuga a ranghi ridotti portò alla vittoria il milanese Marino Vigna, su Bailetti e Vicentini.

Gli anni '60 della Tre Valli rimangono però nella memoria come l'epopea di Gianni Motta, che riuscì a imporsi in ben quattro edizioni, record che condivide tuttora con Beppe Saronni.

La prima vittoria del campione di Inzago fu nel 1965 sotto una pioggia incessante, alla vigilia di Ferragosto, quando il CT della

Nazionale Magni aspettava la classifica per diramare i nomi dei convocati per l'imminente Mondiale di San Sebastian. La partenza, nel giorno di Sant'Alfredo, la diede il grande Binda. La corsa fu caratterizzata dagli innumerevoli scatti di Michele Dancelli, regolato poi in volata dall'astuto Gianni Motta, che vinse anche nel '66 e nel '67, e che nel 1970 calò il poker battendo Eddy Merckx in una volata che ancora oggi fa discutere per via di un presunto accordo mai provato. Le malelingue sostengono che Motta avesse chiesto al belga di non staccarlo sull'ultima salita, perché si correva nella sua terra e aveva molti tifosi in quelle strade, in cambio lui non avrebbe fatto la volata. Ma le cose non andarono così e l'italiano vinse la corsa. Si disse anche che dopo l'arrivo Merckx, infuriato, lo rincorse per venire alle mani, al punto che fu annullata per questo motivo anche la premiazione. Chiacchiere sul ciclismo, comunque, perché questa rimane solo una leggenda puntualmente smentita dallo stesso Motta.

A proposito di Eddy Merckx, invece, lui la Tre Valli la vinse nel 1968 in maglia iridata e fu il terzo straniero e guarda caso il terzo fiammingo a imporsi a Varese. Nel 1969, si scatenarono i migliori velocisti italiani, e Marino Basso s'impose sull'eterno rivale Dino Zandegù.

## MOSER E SARONNI

Quella del 1972 fu l'edizione vinta dal milanese Giacinto Santambrogio, gregario di Gimondi, che riuscì a beffare fior fior di velocisti del calibro di Marino Basso, Dancelli e Bitossi.

Nel '73, la Tre Valli ridivenne per la quarta volta prova unica di Campionato Italiano. A imporsi fu il pesarese Enrico Paolini della SCIC. E poi venne il tempo di Moser e Saronni, che monopolizzarono la corsa per cinque anni.

Il trentino s'impose nel 1976 e nel 1978, in maglia iridata. Saronni, invece, la vinse quattro volte come Motta: 1977, '79, '80 e

poi nel 1988, quando era già in fase discendente ma in volata rimaneva pur sempre il signor Saronni. In quegli anni la rivalità tra i due era ad alti livelli: il pubblico si divertiva a paragonarli a Coppi e Bartali, i giornalisti ci andavano a nozze e i tifosi si esaltavano.

A interrompere l'egemonia di Moser e Saronni ci pensò, nell'81, il tedesco Gregor Braun, giunto in solitaria al traguardo di Besozzo. Nel 1982 i favoriti d'obbligo erano sempre i soliti due, ma c'era molto interesse anche per Silvano Contini, il ragazzo di casa che tanto bene aveva fatto l'anno prima e conosceva quelle strade a memoria. Invece all'ultimo giro fu Baronchelli a tirare fuori la fuga buona con altri otto atleti, facendosi beffare allo sprint finale da Pierino Gavazzi, che vinse la corsa e la sua seconda maglia Tricolore. Il plotone arrivò con ben otto minuti di ritardo. Moser e Saronni, tanto attesi, praticamente non si videro. Gavazzi rivincerà anche nel 1984 regolando nuovamente il solito Baronchelli.

La Tre Valli del 1983, invece, si corse il 29 agosto su un anello di 71 chilometri che i 160 corridori avrebbero dovuto ripetere tre volte. I favoriti erano Saronni e i belgi Vanderaerden e Maertens, ma il corridore più atteso dai tifosi era sempre Silvano Contini, che al quarto tentativo ci teneva a vincere la corsa di casa sua. Giornata piovosa, e per i primi 100 chilometri non successe nulla. Poi uscirono in fuga 17 atleti e quando sembrava che la corsa si dovesse decidere in volata accadde l'incredibile: Alessandro Paganessi, uomo di Contini, a due chilometri dall'arrivo allungò quel tanto che bastò per mettere la sua ruota davanti a tutti con due secondi di vantaggio, guarda caso proprio su uno sconcolato Contini! Una beffa che ancora oggi è fervido argomento di discussione.

Anche nell'86 Contini partì da favorito e venne nuovamente beffato, stavolta dal ciclone Guido Bontempi, che regolò allo sprint il pericolosissimo Pierino Gavazzi e il veneto Roberto Pagnin.

L'ultima edizione di cui vi rendiamo conto è quella del 1987, vinta allo sprint dal compianto Franco Ballerini, che nella sua

prima vittoria da professionista relegò al secondo posto lo svedese Kjell Nilsson e il trentino Marco Bergamo. Il resto è storia moderna.

E così, ogni anno si ripete la storia di questa corsa ormai ultracentenaria, ma nonostante l'età la Tre Valli rimane sempre una corsa fresca e in grado di reggere le classiche più blasonate e conosciute al mondo. Un percorso che richiede tanto sforzo e una buona dose d'intelligenza tattica. Una corsa che può altresì vantare un palmarès da brividi, nomi che hanno fatto la storia del ciclismo, da Gino Bartali a Fausto Coppi, da Fiorenzo Magni a Gastone Nencini, da Gianni Motta a Eddy Merckx, da Moser a Saronni, fino a - in tempi più contemporanei - Fondriest, Bugno, Rebellin, Di Luca, Garzelli, Nibali, Colbrelli e Roglic. Una corsa che non ha nulla da invidiare alle classiche monumento. Una gara partita in sordina, ma divenuta una delle più ambite tra le corse di un giorno. Evviva quindi la Tre Valli Varesine, patrimonio del ciclismo italiano e mondiale.