

IL PODIO

STORIA E CULTURA INTERDISCIPLINARE DELLO SPORT

7

*Direttore*

**Sergio GIUNTINI**

Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"

*Comitato scientifico*

**Saverio Luigi BATTENTE**

Università degli Studi di Siena

**Maria CANELLA**

Università degli Studi di Milano – Scienza della Storia e della Documentazione

**Felice Andrea FABRIZIO**

Società Italiana di Storia dello Sport

**Simon MARTIN**

The American University of Rome

## IL PODIO

STORIA E CULTURA INTERDISCIPLINARE DELLO SPORT



*Un atleta ha un solo modo per realizzare pienamente la propria libertà  
lottare liberamente per vincere.*

Pier Paolo Pasolini

Fenomeno sociale totale e globale lo sport contemporaneo, mobilitando immense risorse umane ed economiche, si pone come un crocevia fra diverse culture e necessita di un approccio metodologico che attinga alle più diverse aree. Da quando si è liberato dalle visioni intellettualistiche che lo relegavano in una dimensione secondaria o accessoria rispetto ad altre pratiche, esso è divenuto un soggetto autonomo di conoscenza che richiede appunto, per la sua complessità e vasta articolazione, una serie di chiavi critico-interpretative d'impianto scientifico interdisciplinare. Dalla storia alla sociologia, dall'antropologia all'etnologia, dalla pedagogia alla psicologia, dall'economia al diritto ecc. La collana si pone in quest'ottica promuovendo l'approfondimento tematico di studi e ricerche che, dai loro differenti osservatori, consentano di valorizzare anche in ambito universitario i nuovi orizzonti dello sport. Non più, dunque, una dimensione confinata al tifo o alla sola pratica di campo, ma anche e soprattutto un terreno di confronto e riflessione attraverso cui cogliere le radici, le tendenze e le trasformazioni di una delle più tipiche espressioni della moderna società e cultura di massa.



# Giro d'Italia

Atti di convegno

*a cura di*

Saverio Luigi Battente

*Prefazione di*

Daniele Marchesini

*Contributi di*

Fabien Archambault

Saverio Battente

Eleonora Belloni

Alejandro Mario Dieguez

Giulia Dodi

Felice Fabrizio

Elio Frescani

Sergio Giuntini

Gioachino Lanotte

Claudio Mancuso

Matteo Monaco

Nicola Sbetti

Gianni Silei

Antonella Stelitano

Elisa Tizzoni

Nicola Tonietto





Aracne editrice

[www.aracneeditrice.it](http://www.aracneeditrice.it)  
[info@aracneeditrice.it](mailto:info@aracneeditrice.it)

Copyright © MMXX  
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

[www.giacchinoonoratieditore.it](http://www.giacchinoonoratieditore.it)  
[info@giacchinoonoratieditore.it](mailto:info@giacchinoonoratieditore.it)

via Vittorio Veneto, 20  
00020 Canterano (RM)  
(06) 4551463

ISBN 978-88-255-2810-7

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale,  
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie  
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: gennaio 2020

## Indice

- 9 Prefazione  
*Daniele Marchesini*
- 17 Introduzione  
*Saverio Battente*
- 25 Il Tour a rimorchio. La storiografia del Tour de France allo specchio di quella del Giro  
*Fabien Archambault*
- 35 Nazionalismo e ciclismo: Girardengo, Binda, Guerra e Bottecchia. Esperienze a confronto  
*Saverio Battente*
- 49 Il Giro d'Italia e la nascita di una cultura ciclistica nazionale  
*Eleonora Belloni*
- 61 «Se tutto lo sport è umano, per noi italiani il Giro d'Italia è umanissimo». La Chiesa Cattolica incontra il Giro d'Italia  
*Antonella Stelitano, Alejandro Mario Dieguez*
- 77 Il Giro d'Italia tra sport e gioco attraverso tappi, biglie e figurine  
*Giulia Dodi*
- 89 Il Giro del 1948: un'arena politica  
*Felice Fabrizio*
- 101 Una diabolica maglia rosa. Sport e storia nel film *Totò al Giro d'Italia*  
*Elio Frescani*
- 113 La politica in bicicletta: il primo giro ciclistico della Padania  
*Sergio Giuntini*

- 127    La colonna sonora del Giro  
*Gioachino Lanotte*
- 139    Il giubileo della patria sui pedali. Il giro d'Italia del 1911  
*Claudio Mancuso*
- 153    L'uso politico del Giro d'Italia attraverso i periodici dei partiti  
(1946–1950)  
*Matteo Monaco*
- 171    Le implicazioni internazionali del «Giro della rinascita»  
*Nicola Sbetti*
- 185    «Pace. Pace. Pace.» Il Vietnam e gli “sprint mancati” del Giro  
d'Italia del Cinquantenario  
*Gianni Silei*
- 199    I primi cinquant'anni del Giro d'Italia nelle riviste del Touring  
Club  
*Elisa Tizzoni*
- 211    «Il Giro in Italia e non nelle terre di Tito!» Il Giro d'Italia del 1946  
e la questione di Trieste  
*Nicola Tonietto*
- 221    Autori



## Prefazione

Società e giro d'Italia: una storia possibile

DANIELE MARCHESINI\*

Il Giro d'Italia ha abbondantemente compiuto i 100 anni di vita e di edizioni. Essendo nato, come tutti sanno, nel 1909. Si può tranquillamente parlarne come di un'istituzione o anche di una struttura del nostro paese, se si riflette alla sua lunga durata, alla sua continuità e al suo radicamento nella storia del paese. Quella non semplicemente sportiva dunque (i vincitori, le imprese, gli albi d'oro, i regolamenti, ecc.), ma quella maggiore, con la esse maiuscola, che riguarda tutti e non soltanto gli appassionati di ciclismo.

Alcuni aspetti fanno del Giro un oggetto di storia a pieno titolo e non soltanto un ambito di interesse esclusivamente sportivo. Il primo è legato all'attrezzo indispensabile al suo esercizio: la bicicletta. La sua produzione e circolazione fanno infatti parte a pieno titolo dell'evoluzione dell'economia e della società italiana, dei tratti che assume il suo sviluppo.

Le statistiche ci parlano di 185 mila biciclette circolanti nel 1898, 605 mila nel 1910, 3 milioni nel 1946, 30 milioni nel 2000. In questa crescita continua, anche se con ritmi diversi, spicca il dato del 1993–94: 5 milioni 800 mila biciclette. Questo per dire che le due ruote costituiscono ancora oggi, ma non da oggi, una porzione consistente dei nostri conti economici (nel 2015 è ammontato a 600 milioni di euro il valore del nostro export ciclistico).

Fin dall'inizio, infatti, la bicicletta fa parte di un quadro di macchinismo produttivo (ancorché eterogeneo: bici, auto, moto, macchine per cucire, per scrivere, stufe, armi) che segna lo sviluppo economico italiano. Che ne costituisce un elemento importante. Molto presto un pubblico più ampio degli aristocratici o alto borghesi dei primi tempi può permettersi la bicicletta in quanto oggetto di consumo privato ("cavallo dei poveri"). Il ciclismo sportivo, che mette in scena le virtù di chi pedala ma anche della "macchina" sulla quale i campioni vincono, agisce da potente stimolo per la diffusione della passione. E non solo. Chi fabbrica biciclette e accessori (le gomme innanzitutto) non rinuncia ad allestire squadre sportive: Bianchi,

\* Ricercatore, ha insegnato Storia contemporanea e Storia dell'Italia contemporanea alla facoltà di Lettere dell'Università degli Studi di Parma.

Atala, Dei, Frera, Lux, Prinetti e Stucchi. Agli occhi del pubblico la vittoria in gare di 300, 400 e più chilometri è garanzia di qualità.

Ci sono naturalmente momenti particolarmente favorevoli alla sinergia di ciclismo, società, economia. Dopo la seconda guerra mondiale tra ciclismo agonistico e industria si celebra il primo matrimonio in grande stile della storia dello sport. Agli sponsor “tecnici” si aggiungono, fino a diventare soverchianti, i marchi della nuova Italia che avanza e che vede cambiare la sua geografia produttiva. I fabbricanti di beni di consumo (anche durevoli), rappresentativi del nuovo benessere e di un nuovo stile di vita in espansione: le paste, i prodotti alimentari, le bevande (Ghigi, Molteni, Carpano, S.Pellegrino, Cynar, Gazzola. Fynsec, Vov). I gelati (Sansone, Gis, Sammontana, Eldorado), le scarpe (Dromedario), i lampadari (Zonca). I prodotti tessili e per l’abbigliamento (Filotex, Vittadello, Brooklin, Ibac), o di bellezza e igiene personale o della casa (Nivea, Chlorodont, Tricofilina, Lansetina, Asbornio, Magniflex). Gli elettrodomestici (Faema, Gbc, Philco, Ignis, Germanvox, Fides, Termozeta, Emi, Europhon) rappresentano macchine per il caffè, lavatrici, frigoriferi, giradischi, aspirapolveri e lucidatrici, radio e Tv. E poi le cucine componibili. A Parma, addirittura tre (Salvarani, Scic, Salamini), senza dimenticare le toscane Furzi, Famcucine, Ferretti e Del Tongo. Insomma si può dire che l’insieme delle squadre ciclistiche fino a tutti gli anni Sessanta–Settanta esprima in buona parte l’economia del boom. Mentre il pubblico infinito delle corse comincia a uscire da lunghi anni di ristrettezze, da uno stile spartano o pauperistico di vita domestica. Un pubblico che costituisce un potenziale, importante mercato per l’industria del ciclo.

Per restare alla materialità dell’esercizio pedalatorio bisogna poi parlare delle strade. Senza strade, com’è evidente, non si dà ciclismo. All’inizio, poiché mancano, ci si ferma a Napoli o a Portici. Non ci si può spingere oltre. Le strade bianche sono asfissianti per la polvere, i sassi, le buche. Oppure sono fiumi di fango. Spesso i corridori devono destreggiarsi tra i solchi (le “ormaie”) che le incidono profondamente. Nel 1938 (nonostante la nascita dell’Azienda statale strade statali 10 anni prima) quasi un terzo di quel Giro si svolge su strade bianche. Dopo la guerra, nel 1947, i girini minacciano uno sciopero perché vogliono meno polvere, più asfalto e più acqua per dissetarsi (e scatenano il sarcasmo di Giorgio Fattori che sulla “Gazzetta dello Sport” titola: *Lavoratori del pedale unitevi!*).

La modernizzazione di un’infrastruttura fondamentale per un’organizzazione civile passa dunque, senza dubbio, anche attraverso un evento sportivo come il Giro.

Al quale si lega un altro tema vitale per ogni collettività: quello dell’identità nazionale. Il Giro, infatti, si svolge in diverse settimane segnalando alla coscienza collettiva il territorio del paese. La sua conformazione (del

Tabella I.

Anno	Km non asfaltati di strade	Percentuale
1930	14.430	(69%)
1940	6.881	(32%)
1947	7.503	(36%)
1960	1.189	(4%)

paese) non consente un rispecchiamento perfetto, eppure la carovana che lo percorre attiva un meccanismo di conoscenza della patria — e dunque di appartenenza — che 50 anni (quando prende il via il primo Giro) dopo l'unificazione è ancora largamente imperfetta per la maggioranza della popolazione. Che con gli occhi dei girini che si spostano da un capo all'altro del paese può almeno immaginare l'esistenza di una geografia che oltrepassa i ristretti esistenziali ambiti di riferimento. Alla vigilia del primo Giro (1909):

Un magnifico soffio di umane energie trascorre per tutta Italia insieme alla forte ed avventurosa compagnia di atleti, che, in bicicletta, va compiendo il più meraviglioso dei viaggi, il pellegrinaggio ideale dalle pianure lombarde fervide di opere industriali e irrigue d'acque feconde, per le silenziose solitudini emiliane dai vasti tramonti, per il sonante litorale dell'Adriatico pescoso, attraverso il rude Appennino fino alle luminose rive partenopee: e da qui a Roma solenne, a Firenze fiorita, a Genova alacre, per la Riviera bella, avventandosi poi sull'Alpe marittima per giungere a Torino regale e far ritorno a Milano trionfale ("L'Illustrazione italiana", 9 e 23 maggio 1909).

Due anni dopo (1911), cinquantesimo anniversario dell'unificazione politica, il Giro arriva a Bari e gli organizzatori sono ben consapevoli che i ciclisti italiani delle più diverse regioni non fanno soltanto opera sportiva "passando in lotta di dialetti e di colori lungo le strade meridionali, mal note all'Italia tutta. Sarà anche opera patriottica vera, di conoscenza, di rapido affratellamento, di salute, di sorriso" ("La Gazzetta dello Sport", 10 maggio 1911).

Ancora: «La bella penisola attraversata da una balda schiera di campioni internazionali/ Tutta l'Italia/ La folla d'Italia/ La bella penisola/ Le varie e gloriose regioni/ La patria/ Un fermento... che straripa da per tutto e tutti trascina»: il senso del Giro, del movimento ciclistico da cui prende slancio, del coinvolgimento globale che sa suscitare, della vastità del territorio in cui si iscrive, non potrebbe essere espresso meglio.

Non è un caso se la *Guida* del Giro per gli addetti ai lavori, con la descrizione dettagliata delle tappe, le mappe, e le informazioni pratiche utili a chi segue la manifestazione, è battezzata *Garibaldi* dalla carovana, con il nome dell'eroe risorgimentale che contribuì a unificare il paese.

Il Giro, insomma, trasmette e diffonde bene le ragioni dell'appartenenza allo stato unitario, a una comunità nazionale, incarnandole ogni volta nell'andamento del suo percorso che mette in comunicazione grandi e piccoli centri. Anche perché spesso e volentieri certe tappe si legano a località di passaggi cruciali della nostra storia (Trento e Trieste nel primo dopoguerra, le Alpi italo-francesi e ancora Trieste nel secondo, il Giro del 1949 dalla Sicilia a Milano, quello del centenario nel 1961, le Colombiadi nel 1992).

Il ciclismo gode di grande popolarità, ancora oggi benché sopravanzato dal calcio. Soprattutto all'inizio della sua storia, quando il Giro si presenta sulla scena come la prima grande manifestazione sportiva moderna. Nel senso che inaugura una nuova gerarchia di valori, in cui il merito rimpiazza quelli tradizionali (sangue, censo, ceto) ed emerge da una competizione di natura "democratica", come tale percepita dal pubblico (la bici è attrezzo che azzera le differenze morfologiche, in certi casi addirittura di genere: Alfonsina Strada, Maria Milano). Quando si affaccia sulle scene — 150 anni fa — è l'evento che subito e prima di tutti gli altri appassiona le folle, con caratteristiche di spettacolo di massa. È sport di grande fatica e per questo si trova da subito in profonda sintonia con un pubblico abituato a lavorare da sole a sole, per il quale la fatica è pane quotidiano. È lo sport più simile a un lavoro, anche oggi che le strade sono perfettamente asfaltate, che le bici sono gioielli di tecnologia, che il doping lo inquina o rischia di inquinarlo. Sulle strade la gente aspetta di veder passare non solo i campioni ma anche gli ultimi, le maglie nere di una volta perché la fatica è di tutti e per questo la competizione è sentita come giusta. La bici è attrezzo sportivo ma è (era) anche mezzo di lavoro e di trasporto (medici e parroci di campagna, veterinari, uscieri, fattorini, operai, muratori, impiegati, bottegai. . .). Anche oggi che in Italia le auto sono circa 38 milioni la bicicletta ha conservato questa identità ibrida che rende possibile la sua ineguagliabile vicinanza col pubblico, che le garantisce la capacità di parlare a tutti: uomini, donne, anziani, bambini.

Sport di grande fatica. Oggi meno di ieri, certamente. Quando le grandi corse a tappe, ma anche quelle di un giorno, appaiono lotta per la vita, prove di sopravvivenza (i "forzati della strada"): 300-400 km e anche più. Partenze all'alba (anche di notte) e arrivo a sera (Alfonso Calzolari, vince il Giro "bestiale" del 1914, alla media per tappa di 17 ore passate in sella; in tempi meno lontani molti ricordano, anche grazie alla neonata televisione, l'ascesa al Bondone del 1956 sotto la neve). Chi vince non può non essere il più forte, cioè il migliore. La corsa non può non essere epopea, trasformarsi in mito. E i suoi protagonisti degli eroi popolari. Questa empatia, sempre presente, è particolarmente forte nei due dopoguerra, quando i corridori passano attraverso paesi e città sconvolti dalla guerra, e il ciclismo mai come in quei momenti acquista il significato della rinascita, del ritorno alla vita e alla normalità cui tutti anelano.

Una corsa come il Giro, che ha ormai più di un secolo, si presta a considerare anche le trasformazioni che in un arco di tempo così lungo subisce la figura del corridore, il suo aspetto fisico o, almeno, il modo di vedere il corridore e di pensarlo. Nella cornice di un processo di civilizzazione che, peraltro, interessa molti sport (calcio, rugby, boxe, hockey). Il passaggio è dal semplice vigore fisico (resistere alla grande fatica per primeggiare, riflesso nelle cronache che parlano di “volo di macchine, di muscoli d'acciaio, di volontà di ferro” ecc.) alle qualità molteplici, anche (apparentemente) extra sportive, che servono per primeggiare: tattica, strategia, programmazione, sintesi di un lavoro che coinvolge e armonizza medici, massaggiatori, meccanici, esperti di relazione pubbliche, informatici. Il passaggio è dal “taurino” Aimò, all'elegante Adorni, o da Leonida Frascarelli che scandalizza nel 1929 la carovana radendosi le gambe o dal diavolo rosso Giovanni Gerbi (“disennato” al punto — come lui stesso confessa — di allenarsi con due mattoni piazzati sul portapacchi della bici e di prepararsi agli appuntamenti importanti su chilometraggi esageratamente lunghi) o dall'affamato Michele Gordini (“correre per mangiare”) a Binda, Coppi, Koblet, Anquetil, Hinault, Moser, Froome, Nibali.

C'è poi tutto il capitolo del rapporto tra ciclismo e politica. Innanzitutto tra le due guerre, durante il ventennio fascista quando il regime mette in scena il suo progetto di *atletismo politico*, secondo quanto scritto da J.B. Hoberman: il corpo, cioè, esibito come un tratto ideologico fondamentale. Oggi nessuno crede più alla favola della neutralità dello sport. Specialmente tra le due guerre il ciclismo non può sfuggire ai condizionamenti esterni dei tempi che corrono. Però si può dire, per numerosi indizi, che il rapporto tra regime e ciclismo sul piano generale rimane piuttosto tiepido. Il fatto è che la bicicletta non è considerata fascisticamente all'altezza del regime, delle sue ambizioni, dei suoi destini (imperiali). La bicicletta rischia di contraddire la volontà modernizzante, di efficienza, di riscatto del paese dai suoi ritardi storici. Il ciclismo non è e non appare solo popolare, ma popolare, plebeo. È legato più che all'epica dei giganti a quella dei forzati della strada, delle “gambe nere”. La bicicletta non funziona ai fini promozionali del fascismo: è un bene povero, da poveri. Questo nulla toglie al fatto che, in quanto straordinariamente popolare, il fascismo possa sentirlo fisiologicamente suo — come ha osservato Gian Paolo Ormezzano — senza “una presa di possesso esplicita”.

Nel dopoguerra converrà ricordare Vasco Pratolini e la sua nota sulle strade del giro come ricognizione delle idee politiche degli italiani. «Il Giro — scrive Pratolini nel 1947 sulle pagine del “Nuovo Corriere” di Firenze — col suo passaggio consente un censimento inconfutabile delle opinioni politiche degli italiani, molto più valido di quello espresso col referendum e l'elezioni, perché spontaneo e senza remore di voto». Perché, come ben si

sa, per un quasi decennio la rivalità Coppi–Bartali non è stata solo sportiva, ma si è sovraccaricata — più o meno fondatamente — di significati politici. Questo grazie al fatto che ciclismo e Giro sono in “presa diretta” con il paese, e mostrano una straordinaria capacità di assorbirne e rifletterne gli umori, di aderire alle espressioni della sua vitalità specialmente in un periodo così contrastato come il secondo dopoguerra, quando tutti i movimenti della società civile assumono colorazioni e tonalità forti, traducendosi quasi sempre in opposizioni pressoché irriducibili.

La popolarità del Giro si spiega in buona parte con la presenza al suo seguito di tante penne eccellenti. Già tra le due guerre (Orio Vergani, Bruno Roghi, Vittorio Varale) e soprattutto nel secondo dopoguerra: Pratolini, Gatto, Buzzati, Montanelli, Mosca, Comisso, ma anche donne come Ortese e Milani. Tutti impegnati a raccontare la corsa che nessuno vede bene ma che risulta avvincente come un romanzo, e che è sentita e vissuta come evento che accompagna la rinascita della nazione dopo le devastazioni del conflitto mondiale. E gli scrittori partono, vanno come inviati speciali anche se non sanno andare in bicicletta (Gatto), anche se per loro stessa ammissione non capiscono niente di sport (Montanelli, Buzzati). Ma a loro (e ai loro direttori) interessa andare incontro al paese, conoscerlo e riconoscerlo attraverso la lente offerta da una manifestazione tanto amata dalla gente.

Allora la grande impresa diventa mito, epopea, conquista il cuore della gente perché esiste un “coro”, cioè un pubblico che la giudica eccezionale, memorabile, emozionante. E perché ancor prima, direi, esiste un “racconto” adeguato. Adeguato e indispensabile a trasmetterla e comunicarla, a fissarne il ricordo. Un racconto attorno al quale il pubblico può raccogliersi adorante. Il “mito”, che innerva la storia di tanti sport, come ha spiegato Roland Barthes, più che dall’oggetto dipende dal modo e dal mezzo che lo comunica. Gli eroi del Giro, cioè, i giganti della strada esistono perché è all’opera in certe condizioni la sapienza narrativa di quanti sono capaci di costruire il sistema comunicativo al cui interno personaggi ed eventi si fissano nell’immaginario collettivo.

Per questo l’analisi del racconto sportivo deve distinguere tra i mezzi cui esso si affida. E riconoscere almeno tre fasi (che progressivamente, nel corso degli anni coesistono, si sovrappongono):

- a) quella della carta stampata, cioè della parola scritta. Il Giro comincia nel 1909, è la “Gazzetta dello Sport” che lo inventa, e che subito nelle tre settimane del suo svolgimento raddoppia le sue copie;
- b) quella della radio, cioè della parola parlata e ascoltata. Dalla prima radiocronaca di Nello Corradi che commenta l’arrivo del Giro all’Arena di Milano il 5 giugno 1932, a quelle di Mario Ferretti;

- c) quella della televisione, dalla metà degli anni Cinquanta. Sempre più pervasiva, in grado di trasmettere l'evento dal principio alla fine, nei minimi dettagli, e di ragionarci sopra (il processo alla tappa di Sergio Zavoli).

Il grande stacco è quello che separa la televisione da radio e giornali. La televisione mostra appunto la corsa nella sua completezza (e poi la perfeziona con le interviste e con la "chiacchiera" sportiva). Lascia poco spazio all'immaginazione. La cronaca giornalistica e radiofonica, invece, magnifica, condensa, deforma l'accaduto. Infatti, fino a quando non arriva la televisione, il cronista la corsa non la vede (come non la vede il pubblico). In questi casi la ricostruzione libera, appassionata, emotivamente partecipata del commentatore riesce a costruirlo — l'evento — come un film, con parole che risvegliano potenti immagini per un pubblico di ciechi.

Per questo non c'è contrapposizione tra carta stampata e radio. Cioè tra Bruno Roghi, direttore della "Gazzetta dello Sport" che il 1° luglio 1946 così commenta la tappa terminata a Trieste che si sogna italiana:

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.

E Mario Ferretti, l'autore responsabile nel luglio 1949 dell'attacco rimasto celebre e proverbiale: «un uomo solo è al comando...» Ma anche, nella stessa trasmissione, capace di descrivere Coppi come «un ragazzo secco come un osso di prosciutto». Insieme a Nicolò Carosio, Ferretti è in quegli anni la voce di punta della radiofonia italiana. Nei due casi è decisiva la loro capacità di "inventare", arrivando addirittura al limite della finzione. Claudio Ferretti ricorda questo aspetto delle cronache del padre che erano un po' favola, bugia, epopea e un episodio emblematico di quel modo di riferire le vicende del ciclismo. Siamo infatti ai primi anni Cinquanta e, all'arrivo di una tappa del Giro, per un disguido tecnico non va in onda il resoconto finale. Lui, calmo, rifà tutta la radiocronaca della volata dieci minuti dopo, mentre i corridori salgono sul palco per ricevere il bacio della miss.





## Introduzione

SAVERIO BATTENTE\*

Nel 1992 usciva il volume di S. Pivato *La bicicletta ed il sol dell'avvenire*, aprendo per certi versi, una nuova stagione di studi sul ciclismo, nel solco di una rinnovata e pionieristica idea di storia dello sport, capace di avvicinare l'Italia alle tendenze internazionali di ricerca in tale ambito<sup>1</sup>. Già nel 1985, peraltro, Pivato aveva posto la propria attenzione sul tema dello sport, avventurandosi in una tematica, che si andava consolidando fuori dei confini nazionali<sup>2</sup>. Lo sport come oggetto di studio accademico aveva già mosso i primi passi, anche in Italia, sebbene non senza difficoltà e scetticismi<sup>3</sup>. Il calcio, al pari del ciclismo, aveva rappresentato il naturale banco di prova per una nuova stagioni di studi in tale direzione<sup>4</sup>. Sempre Pivato aveva intrapreso questo innovativo percorso con *I terzini della borghesia*<sup>5</sup>. Non erano mancati fino a quel momento importanti volumi, per lo più condotti però da giornalisti ed addetti ai lavori del settore, pur con rilevanti risultati. Ma il volume di Pivato significava l'inizio di un interesse da parte del mondo accademico per le tematiche dello sport, di cui il ciclismo, come il calcio, era espressione, riconoscimento della profonda valenza di tale soggetto per le dinamiche della storia contemporanea. Per la prima volta, infatti, il fenomeno sportivo diveniva oggetto di studio, con una valenza che andava al di là del gesto atletico, sintetizzando, invece, un peculiare caleidoscopio, tramite cui osservare ed interpretare la società contemporanea. Il ciclismo, in Italia, andava proprio in tale

\* Ricercatore presso il Dipartimento di Scienze Politiche Sociali e Cognitive dell'Università degli Studi di Siena.

1. S. PIVATO, *La bicicletta ed il sol dell'avvenire*, Ponte alle grazie, Firenze 1992; G.P. OMEZZANO, *Storia del ciclismo*, Longanesi, Milano 1985.

2. S. PIVATO, *Sia lodato Bartali*, Edizioni del Lavoro, Roma 1986.

3. F. FABRIZIO, *Storia dello sport in Italia*, Guaraldi, Firenze 1977; S. GIUNTINI, *Sport, scuola e caserma dal Risorgimento al primo conflitto mondiale*, Muzzio, Padova 1988; P. FERRARA, *L'Italia in palestra*, Meridiana, Roma 1992; G. BONETTA, *Corpo e nazione*, FrancoAngeli, Milano 1992.

4. A. GHIRELLI, *Storia del calcio in Italia*, Einaudi, Torino 1954; G. BRERA, *Storia critica del calcio italiano*, Bompiani, Milano 1978.

5. S. PIVATO, *I terzini della borghesia*, Leonardo, Milano 1991. Da ricordare a seguire l'altro lavoro pionieristico ad opera di G. PANICO – A. PAPA, *Storia sociale del calcio in Italia*, il Mulino, Bologna 1995.

direzione, aiutando a tracciare una fotografia dinamica della società in cammino, di fronte alle sfide della modernizzazione. Non erano più solo le gesta eroiche dei grandi corridori al centro della narrazione, ma le loro vicende erano lo spunto per una riflessione ed un'analisi dell'Italia assiepada sui bordi delle strade in attesa del passaggio della corsa. In altre parole il focus dell'attenzione si spostava dalla gara a tutto ciò che la circondava precedendola, accompagnandola e seguendola. Nel 1996, infatti, D. Marchesini, raccogliendo idealmente il testimone da Pivato, con *L'Italia del Giro d'Italia* tratteggiava un affresco sociale del paese, visto attraverso la carovana dei *girini*, tramite cui usciva uno spaccato realistico di quasi un secolo di storia unitaria<sup>6</sup>. Il volume, oltre ad essere, un punto di partenza obbligato per ogni altro studio successivo sulla storia del ciclismo, ebbe il merito di contribuire fortemente a spingere verso una legittimazione accademica dello sport come tema di ricerca, aprendo ad una nuova stagione di ricerche, concentrate su temi e discipline diverse dal ciclismo, accomunate dalla volontà di contribuire all'analisi ed alla esegesi dei principali snodi della storia d'Italia, inserita nel contesto internazionale, attraverso il contributo dello sport come oggetto di studio. Limitatamente al ciclismo, infatti, nel 1997 sempre Pivato faceva uscire *Il Giro d'Italia* nei volumi di M. Isnenghi *I luoghi della memoria*, testimoniando l'importanza di un evento sportivo per l'identità degli italiani<sup>7</sup>. Nel 1998, inoltre, usciva per mano di Marchesini *Coppi e Bartali*, uno spaccato dell'Italia del tempo dei due grandi campioni, attraverso l'intreccio delle loro biografie, un po' come la storia d'Italia che si stagliava sullo sfondo delle strade percorse dal *Giro*, non casualmente in una collana di studi dedicata all'identità italiana<sup>8</sup>.

Lo sforzo di ricerca dedicato al ciclismo in Italia, pertanto, nell'alveo del filone degli studi incentrati sullo sport, in generale, si collegava idealmente ai percorsi intrapresi dalla storiografia internazionale sul pedale, come l'esempio francese di G. Vigarello o E. Weber stavano a testimoniare, non casualmente, a loro volta riconducibili al tema dell'identità nazionale<sup>9</sup>.

Nel 2006 E. Trifari, dall'alto della sua profonda esperienza, inoltre, realizzò la curatela della collana di volumi *110 Anni di gloria. La storia dello sport italiano e mondiale raccontata dalla Gazzetta dello Sport*, in cui uno spazio significativo era dedicato al ciclismo. Giornalismo e rigore scientifico della ricerca trovarono un punto di convergenza, avvicinando due mondi distanti e distinti, accomunati

6. D. MARCHESINI, *L'Italia del Giro d'Italia*, il Mulino, Bologna 1996.

7. M. ISNENGGHI (a cura di), *I luoghi della memoria*, Laterza, Roma-Bari 1997.

8. D. MARCHESINI, *Coppi e Bartali*, il Mulino, Bologna 1998.

9. E. WEBER, *Gymnastic and sport in fin de siècle France*, in "American historical review", vol. 76, 1971; ID., *Peasants into franchmen. The modernization of rural France*, SUP, Stanford 1976; G. VIGARELLO, *Il Tour de France*, in A. ROVERSI - G. TRIANI (a cura di), *Sociologia dello sport*, Esi, Napoli 1995.

adesso dall'interesse per lo sport e, nello specifico, per il ciclismo, consapevoli dell'importanza di un arricchimento derivante da un loro costruttivo dialogo<sup>10</sup>. Nel 2008, invece, usciva ad opera di B. Conti, *Cento storie del Giro*<sup>11</sup>.

La storia del ciclismo in Italia, quindi, oltre ai temi propri della disciplina sportiva, si era concentrata sui suoi risvolti sociali, politici ed economici, innovando sensibilmente, riuscendo a spingere la storia dello sport dentro la storia contemporanea, facendone un originale punto di osservazione, sopra gli snodi del secolo lungo e del secolo breve.

La ricorrenza del centenario del Giro, inoltre, dette un nuovo impulso proprio agli studi sul ciclismo italiano. Particolarmente interessanti e capaci di aggiungere, con originalità, nuovi stimoli alla ricerca, furono i volumi a cura di A. Varni *Il Giro d'Italia: tra letteratura e giornalismo* e di G. Silei *Il Giro d'Italia e la società italiana*<sup>12</sup>. A monte dei due volumi stava la sensibilità per il ciclismo come oggetto di studio, utile alla comprensione della storia del paese, che, con la motivazione della ricorrenza del centenario del Giro d'Italia, aveva spinto lo stesso A. Varni e M. Degl'Innocenti, ad organizzare due convegni tra loro collegati, centrati sui temi della corsa in rosa.

Accanto a nuove riflessioni ed approfondimenti su tematiche già frequentate, in continuità ideale con i lavori precedenti, i volumi hanno introdotto anche nuovi stimoli di riflessione di carattere culturale ed istituzionale.

Poche cose, forse, infatti, avevano contribuito come il *Giro* a provare a "fare gli italiani", aiutandoli a superare divisioni sociali, culturali e geografiche. Poche cose come il *Giro*, quindi, pertanto, potevano sintetizzarne il percorso ed esserne un naturale caleidoscopio originale di ricerca. Nato ispirandosi al Tour de France, infatti, la *corsa in rosa* aveva provato a ricreare quello stesso binomio con la nazione dell'omologo transalpino, sebbene con sensibili differenze. Il ciclismo, del resto, rappresentava uno sport strettamente connesso con l'idea di modernità: in primo luogo l'impiego di uno strumento frutto della tecnologia, la bicicletta, ed in secondo luogo l'idea di velocità. Per certi versi, uno sport collegato con il "positivismo", come si poteva evincere dalla ricerca del record e con la progressione delle prestazioni. L'unico sport, forse, in senso moderno, non nato in Inghilterra, ma "latino". Il Giro d'Italia, quindi, aveva segnato e scandito le principali tappe della storia dell'Italia unita per tutto lo scorrere del "secolo breve". La *corsa in rosa*, infatti, aveva contribuito in modo significativo alla costruzione

10. E. TRIFARI (a cura di), *110 anni di gloria. La storia dello sport italiano e mondiale raccontata dalla Gazzetta dello sport*, voll. 30, Rcs, Milano 2006.

11. B. CONTI, *Cento storie del Giro*, Graphot, Torino 2006; ID., *La grande storia del ciclismo*, Graphot, Torino 2016.

12. G. BOSI Maramotti, *La bicicletta nella letteratura. Note a margine*, in "I quaderni del cardello", 4, 1993, pp.119-139; A. VARNI (a cura di), *Il Giro d'Italia: tra letteratura e giornalismo*, Bononia university press, Bologna 2010; G. SILEI (a cura di), *Il Giro d'Italia e la società italiana*, Lacaita, Manduria 2010.

dell'identità nazionale degli italiani, da un punto di vista sociale, culturale, politico ed economico. Nella sua genesi di corsa contro la natura e contro l'imprevisto, il ciclismo aveva permesso anche una simbiosi tra spettatori ed atleti per il tramite della strada, capace di separare ma anche di integrare. Era nato così anche il *Giro* dei "Mille campanili", con il tentativo di dare un contributo al processo di nazionalizzazione delle masse. Al pari di altre discipline, inoltre, il ciclismo del *Giro* aveva avuto anche una valenza più o meno diretta di carattere politico: valga ricordare il *Giro* del 1919 con arrivo a Trieste, o la vittoria in maglia tricolore nello stesso anno nella tappa di Gorizia di Girardengo; o il *Giro* "garibaldino" del 1949, fino al *Giro* del 1961 in occasione del Centenario dell'Unificazione. Da subito, ma in modo più marcato durante il ventennio fascista, inoltre, il ciclismo, come più in generale lo sport, era stato anche occasione per dimostrare la presunta superiorità della razza italica in tutte le sue espressioni. Il ciclismo, inoltre, ben testimoniava della trasformazione dello sport in una complessa macchina, in cui il professionismo risultava, alla fine, la cifra, non solo dell'atleta, ma di ogni singolo dettaglio che gli ruotava e gravitava intorno. Parimenti, sempre il ciclismo del *Giro* aveva messo in evidenza il nesso essenziale del ruolo del "mediatore", colui che contribuisce a creare l'evento, unendo il corridore allo spettatore, narrandone le gesta. Sebbene nato, non casualmente da una intuizione giornalistica, contribuendo alla genesi di un giornalismo sportivo, quindi, il ciclismo del *Giro* era stato raccontato nella sua epopea dell'"età dell'oro", anche da personaggi del calibro di Buzzati, Gatto, Pratolini, solo per citare alcuni esempi, che avevano cantato le gesta dei suoi eroi, fino ad arrivare all'impatto della tv con il "Processo alla tappa" di Zavoli. Ma il *Giro* era stato anche lo specchio dei mutamenti sociali del paese: dall'Italia rurale degli albori, in cui si parlava il dialetto più dell'italiano, in cui la corsa era metafora virile della sfida per la vita, di un'Italia povera, passando per il ventennio fascista, fino all'Italia del "miracolo economico", in cui il ciclista si umanizzava nel suo eroismo, divenendo *testimonial* di beni di consumo. Il *Giro*, inoltre, era stato perfino esempio di una capacità imprenditoriale legata al pedale, come la genesi e l'evoluzione del settore meccanico della produzione di biciclette stava a testimoniare, restituendo un'originale punto di analisi sulla cultura del capitalismo familistico italiano. Infine, emergevano, attraverso il *Giro*, elementi per comprendere il rapporto tra modernità e società, in equilibrio tra razionalità ed irrazionalità, secondo l'intuizione di M. Weber del 1922, in cui una sacralità, quasi liturgica, innalzava lo sport ad una sorta di religiosità, in cui l'atleta-ciclista stesso era proiettato, elementi interessanti per contribuire alla comprensione, in generale, dello sport "dei moderni".

Il mondo della bicicletta, quindi, riproponeva proprio l'importanza dello sport come oggetto di analisi per una storia sociale italiana del Novecen-