

sport&società

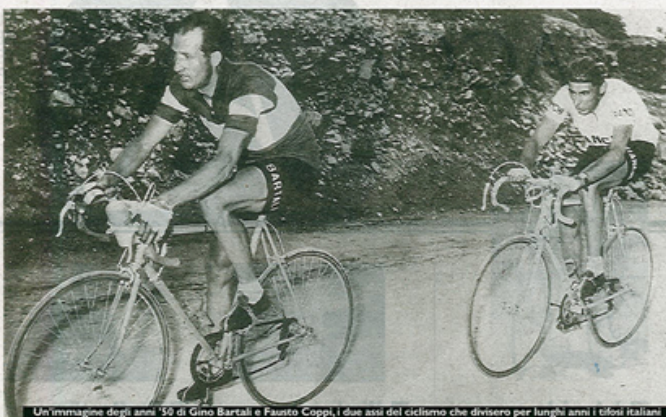
La Corsa Rosa come specchio dell'Italia e artefice del dialogo culturale fra Nord e Sud del Paese. A colloquio con lo storico Franzinelli

DI ROBERTO BERETTA

In un secolo ha percorso la Penisola in su e in giù, in lungo e in largo, fin nei più piccoli e sperduti paesini. Ha fatto sfilare tra Alpi e Appennini storie eroiche e qualche tragedia, ha contagiato entusiasmi, rabbie, stupori. Ha creato occasioni e prodotto incontri. Ha interessato la politica e la cultura, l'economia e lo spettacolo, la religione, l'arte... Ci rappresenta insomma nel mondo e funziona da specchio efficace anche ai nostri occhi. No, il Giro non ci prende in giro. Ma, se così è, ha dunque un senso che uno storico (benché non accademico) quale Mimmo Franzinelli ne affronti la storia - dai pionieri agli anni d'oro, come spicca il sottotitolo su copertina ovviamente rosa del suo recente saggio *Il Giro d'Italia* (Feltrinelli, pp. 344, euro 20). In effetti il libro - che si avvale per la prima volta dell'archivio di Vincenzo Torriani, lo storico patron del Giro, il quale a sua volta aveva ereditato i materiali del predecessore Armando Cogne - sembra accreditare la tesi che la celeberrima corsa a tappe disegna in molti punti il carattere stesso del nostro popolo, i suoi vezzi e i suoi tic, le sue risorse e gli anosi problemi.

Il Giro specchio degli italiani. Franzinelli, lei ci si vede?

«In effetti, è credibile usare la bici per andare a ruota lunga la storia del nostro Paese. Attraverso il pedale si possono vedere una serie di snodi del passato che non siamo ancora riusciti a superare. Faccio



Un'immagine degli anni '50 di Gino Bartali e Fausto Coppi, i due assi del ciclismo che divisero per lunghi anni i tifosi italiani

Più di Garibaldi ha potuto il Giro

Fra un tornante alpino e l'altro nascono a colpi di pedale anche le nostre forzature ideologiche. «Ma sfatiamo un mito: anche Fausto Coppi votava Dc»

un esempio: il rapporto tra Nord e Sud dello Svalves. Esiste dunque una «questione meridionale» pure nel ciclismo?

«I primi Giri si sono dimostrati un disastro appena giunti a sud di Roma, a causa dello stato delle strade. La corsa si

interrompeva più volte, gli atleti sbagliavano itinerario... Impressionante quanto, a cinquant'anni da Garibaldi (il primo Giro è del 1909), l'Italia funzionasse ancora a due velocità sotto l'aspetto della mobilità: non per nulla la bicicletta era assai scarsamente rappresentata nel Sud e bassissimo era il numero dei ciclisti meridionali. Come le ca-



Mimmo Franzinelli

micie rosse garibaldine, i corridori che partirono da Milano alla conquista dell'Italia erano quasi tutti settentrionali.

«Il paesaggio ha un sapore orientale: ulivi scheletrici, aloe, qualche palma

verre ovunque... Sembra una descrizione della Libia, invece è la cronaca di un inviato al seguito del primo Giro: sta parlando del basso Lazio»

«È vero. Anche se nasce nel piano del manifesto del futurismo e del Nobel a Guglielmo Marconi, è un'Italia ancora pre-moderna quella che il Giro attraversa. Debole sul piano delle infrastrutture, diseguale: l'auto vi è strumento d'élite assoluta, le bici sono appena 600.000. Ma la bicicletta ha contribuito a unificare la Penisola»

«I fatti dicono che il Giro è stata l'unica manifestazione sportiva autenticamente nazionale del primo cinquantennio dell'Unità; persino il calcio si sviluppava su campionati regionali. La bici ha offerto un senso d'identità nazionale, lasciando però al tempo stesso libera di esprimersi l'Italia delle fazioni e dei campanili, che poteva identificarsi nei vari campioni contrapposti. I due aspetti non sono necessariamente in contraddizione: c'è il volto fazioso dell'italiano, infatti, ma anche il riconoscimento di una medesima identità».

E pure l'italicità arte di arrangiarsi? Gustosi gli episodi dei corridori che tentano di imbrogliare i rari controlli prendendo il treno, dei tifosi che prendono a botte i ciclisti «avversari», dei chiodi sparsi sulle strade... Al Giro del 1930 Binda viene pagato per non correre, se non avrebbe ammazzato la competizione: c'è qualcosa di più «italiano»?

«Diffatti fin dall'inizio il successo del Giro è straordinario. Già nell'edizione del 1911 la Fiat coglie l'occasione pubblicitaria per sponsorizzare una squadra e sempre quell'anno la corsa inizia e finisce a Roma per onorare il 50° dell'Unità: vuol dire che la manifestazione «parlava» alla gente».

Però non piacque ai fascisti... Strano, visto l'interesse di Mussolini per tutto ciò che poteva giovare alla sua popolarità.

«È vero, maglie rosa e carmine nere si guardarono con riserve mentali che non riuscirono mai a coincidere. Nel ciclismo il fascismo non passa: Bartali addirittura rifiutò la tessera del Partito. D'altra parte la destra aveva intenti modernisti legati alle macchine, ai motori, alla velocità rumorosa. Mussolini si dava l'immagine di grande sportivo e riceveva a Palazzo Venezia atleti di ogni genere, ma mai ciclisti. Forse anche per-

«Ma col Duce il ciclismo non entrò mai in sintonia. Bartali rifiutò sempre la tessera fascista. Una dignità tutta da riscoprire»

ché rappresentavano un mondo che non si lasciava addomesticare facilmente, come le masse radunate negli stadi. O forse perché il corridore è sporco, sudato, mentre nel fascismo l'uomo individuo ammissibile era un vincente solare, sorridente, che non mostrava la fatica». Tuttavia il Giro mostra pure il dualismo storico degli italiani: fascisti e comunisti, destra e sinistra, cattolici e laici, Bartali e Coppi... tutt'al più con un «terzo incomodo» come Firenze Magni. Il solito «bipolarismo imperfetto»? Sì, è così. Tuttavia vorrei rimarcare che nel mio libro sfatano un mito: quello di Coppi comunista. Da alcuni documenti, infatti, ho trovato che anche il campionissimo votava Dc, certo la condotta personale lo ha fatto percepire come irrequieto e il «laico», ma in realtà era cattolico. Come il «patron» del Giro, Torriani.

«L'epoca di Vincenzo Torriani è la reinvenzione del Giro subito dopo la seconda guerra mondiale. Già internato di guerra in Svizzera (il suo vicino di branda era Amintore Fanfani), Torriani è stato un grande modernizzatore non privo di una dimensione utopica. Voleva che la corsa avesse, oltre a un valore nazionale, anche un'ampiezza europea: tentò più volte di creare il Giro Europa in un continente ancora chiuso dalla Cortina di ferro e vi riuscì molto parzialmente a causa dei condizionamenti politici. Ma nello stesso tempo pensò al ciclismo come un veicolo per collaborare alla ricostruzione morale dell'Italia e di miglioramento sociale delle classi povere, per esempio a favore dei prepari: che all'epoca facevano davvero la fame».

Ma il ciclismo è sempre stato legato agli sponsor, può forse dire che la pubblicità è entrata nello sport in bicicletta...

«Distinguerli però due momenti. Agli esordi dei secolo gli sponsor sono settore: le fabbriche di bici o di pneumatici, il giornale dello sport... Ma solo dopo la seconda guerra mondiale la grande industria entra, anzi inventa «la campagna del Giro»: uno strumento itinerante incredibile per far penetrare nuovi prodotti nel mercato enorme dei piccoli paesi d'Italia. Con grave scandalo dei «puristi», che a lungo vietarono di portare il Giro per esempio a Venezia, per non «sporcare» la sacralità di piazza San Marco con gli slogan pubblicitari...»

D'altra parte il Giro svolgeva anche il ruolo di una sorta di «X Factor» nomade in cui chiunque poteva mettersi in gioco per trovare successo, chissà, forse per cambiare definitivamente vita...

«All'epoca qualche spazio c'era, pensiamo al caso degli «isolati», ovvero i corridori senza squadra per i quali c'era anche una classifica a parte: era l'individuo che con un po' di fortuna e tanta tanta fatica poteva pensare di farcela. Non vorrei che ora si tornasse a quei tempi, visto che oggi le squadre chiedono per mancanza di finanziamenti».

E fors'anche per gli scandali del doping, che allontanano i tifosi. Anche in questo il Giro è specchio di una decadenza civile?

«In realtà i beveroni esistono almeno dagli anni Cinquanta (ne faceva una satira Ugo Tognazzi negli sketch di *Giro a Segno*, cabaret tv con Raimondo Vianello), ma allora erano un intrusismo artigianale. Il prossimo Giro, come lo vorrebbe? «Vorrei che avesse un cuore antico, consapevole di essere portatore di una storia più che di centralità di valori che vanno rispolverati e vissuti. Abbiamo bisogno della dignità sportiva, umana e culturale che negli anni d'oro il Giro portava in giro».

MIMMO FRANZINELLI Il Giro d'Italia

Dai pionieri agli anni d'oro

Storie
Franzinelli