



**da: Davide Mazzocco, *Storia del ciclismo***

Bradipolibri, Torino, 2010 [ristampa 2014]

pp. 21-29

In piena *Belle Époque* il ciclismo spopola in terra di Francia, tanto da far nascere una decina di periodici specializzati.

I giornali investono parecchio nell'organizzazione di gare ciclistiche, contando sul ritorno che le imprese dei pionieri del pedale garantiscono in termini di vendite. La testata che crede maggiormente nello sviluppo del ciclismo è "Le Petit Journal", il più importante quotidiano francese con un milione di copie vendute. È il caporedattore Pierre Giffard a inventare la Bordeaux-Parigi e la Parigi-Brest-Parigi nel 1891 ed è lui a fondare un anno dopo "Le Vélo", il primo quotidiano sportivo francese che si butta a capofitto nelle organizzazioni patrocinando la nascita della Parigi-Bruxelles, della Parigi-Roubaix, della Parigi-Tours e della meno fortunata Nantes-Parigi. Nel giro di pochi anni "Le Vélo" raggiunge una tiratura di centomila copie e conquista il monopolio pubblicitario delle case ciclistiche. Alcuni industriali iniziano a lamentarsi delle tariffe troppo alte imposte da Giffard. Il direttore de "Le Vélo" rifiuta di accogliere la pubblicità del nuovo Velodromo fatto costruire da Henri Desgrange al parco dei Principi e chiude la porta in faccia anche ad Albert De Dion, padrone di un vero e proprio impero nell'industria ciclistica e automobilistica. L'ostilità verso De Dion nasce soprattutto da motivazioni politiche: sulle pagine de "Le Petit Journal" - per il quale continua a scrivere - Giffard è fra i più strenui difensori di Alfred Dreyfus, il capitano dell'esercito ingiustamente accusato di avere fornito informazioni militari alla Germania. Il guanto di sfida scagliato da Giffard viene raccolto da De Dion che decide di raccogliere intorno a sé un manipolo di industriali del settore ciclo facendo leva sullo scontento generato dalle scelte politiche e pubblicitarie di Giffard. Adolphe Clément, i fratelli Michelin, il barone Zwilen de Nyevelt, monsieur Hammond, direttore della casa ciclistica La Française, e il conte Chasseloup-Lambot decidono di fare un proprio giornale e scelgono Henri Desgrange per il ruolo di direttore. Il 16 ottobre del 1900 esce "L'Auto-Vélo" che in un paio d'anni arriva a 30.000 copie, facendo calare a 80.000 la tiratura de "Le Vélo". Ormai fra i giornali di Desgrange e Giffard è guerra aperta. La sera del 20 novembre 1902 dall'ingegno del 26enne Georges Lefèvre, redattore dei servizi sul ciclismo, scaturisce l'idea che segnerà per sempre la storia del pedale: quella di proporre una corsa a tappe che percorra la Francia, una gara in sei frazioni che ne ricalchi l'*Hexagon* e che attraversi

le grandi città. Desgrange intuisce immediatamente la portata innovativa del progetto e contatta De Dion che sposa la causa capitanando idealmente la cordata degli sponsor. Nel gennaio del 1903, intanto, il Tribunale di Parigi sentenza l'impossibilità per "L'Auto-Vélo" di utilizzare la parola *vélo* nel titolo. Il giornale di Desgrange diventa "L'Auto" e perde immediatamente un terzo delle copie. Il Tour de France, dunque, nasce anche dalla volontà di riaffermare la vocazione ciclistica della pubblicazione. Nella travagliata, sanguigna e rocambolesca cosmogenesi del ciclismo così come lo conosciamo i colpi bassi non vengono risparmiati. Non deve stupire che uno sport che sui duelli ha costruito gran parte della propria fortuna nasca da accesi dualismi fra i propri artefici.

La *Grande Boucle* - che sta per "grande ricciolo", di genere femminile in francese - concepita in novembre vede la luce dopo una gestazione di poco più di sette mesi il 1° luglio 2003. Il menu mette i brividi. Le tappe sono sei, per un totale di 2.428 km: Parigi-Lione (467 km), Lione-Marsiglia (374 km), Marsiglia-Tolosa (423 km), Tolosa-Bordeaux (268 km), Bordeaux-Nantes (425 km) e Nantes-Parigi (471 km). Sono 78 i coraggiosi avventurieri che si radunano all'ombra del caffè *Au Réveil du Matin*, alla periferia di Villeneuve-Saint-Georges. Alle 15 e 16 il segretario de "L'Auto" Georges Abran dà il via. Al gruppo si mescola - in bicicletta - pure il giovane Géo Lefèvre che vuole vivere dal vivo e in mezzo ai corridori l'emozione del debutto della corsa scaturita dalla sua immaginazione. È Maurice Garin a mettere in ginocchio gli avversari con una tattica arrebbante. Lo spazzacamino di Arvier, italiano trapiantato in Francia, prende la leadership sin dalla prima tappa che vede ritirarsi il suo antagonista Hyppolite Aucouturier. L'essenza sperimentale del primo Tour de France si palesa in tutte le sue contraddizioni già nella seconda tappa. I corridori ritirati - come Aucouturier - vengono esclusi dalla lotta per la classifica finale, ma possono tornare in gara per concorrere per i successi di tappa. Aucouturier ripresosi da una clamorosa e inattesa *défaillance* verso Lione fa un sol boccone della frazione con traguardo a Marsiglia e dà man forte al compagno di squadra Emile Georget che recupera oltre 26' a Garin. Il regolamento proibisce le strategie di squadra e Desgrange decide, a partire dalla terza frazione, di differire di un'ora la partenza dei corridori ritirati in modo da non compromettere la regolarità della gara. La partenza ad handicap stimola il famelico desiderio di rivalsa di Aucouturier che va a segno anche a Tolosa. Il Tour è avventura picaresca di strada con corridori che perdono la via maestra nella notte e altri che forano sei gomme in una tappa, è un'epica fatta di piccoli drammi e di sovrumane fatiche. È, soprattutto il Tour di Garin che mette il sigillo sulla corsa imponendosi nelle frazioni finali, quelle di Nantes e Parigi. Portato in trionfo al Parco dei Principi, l'ex spazzacamino diventa una vera e propria star. Per "L'Auto" il successo di vendite è straordinario. Il Tour de France rovescia di fatto i rapporti di potere dell'editoria transalpina. Il numero relativo alla chiusura del Tour de France viene tirato in 130.000 copie che vanno esaurite in breve

tempo, mentre “Le Vélo” piomba a 30.000 copie. Per “L’Auto” non è che l’inizio, per “Le Vélo” è l’inizio della fine: nel novembre del 1904 il giornale di Giffard chiuderà i battenti. A passarsela bene è soprattutto Maurice Garin che impiega poco tempo a scuotersi di dosso la fuliggine del suo vecchio mestiere. Già vincitore di due Parigi-Roubaix (1897 e 1898), di una Parigi-Brest-Parigi (1901) e di una Bordeaux-Parigi (1902), Garin monetizza la sua vittoria aprendo una stazione di servizio per automobili a Lens. La sua casa ciclistica La Française e la ditta fornitrice degli pneumatici Dunlop tappezzano Parigi reclamizzando il successo del loro leader e le brillanti prestazioni di Lucien Pothier e di Rodolfo Muller, piazzatisi rispettivamente secondo e quarto. Le aziende ciclistiche scoprono il potere della pubblicità e il ciclismo diventa prezioso veicolo per lo sviluppo dell’industria delle due ruote. Il vecchio adagio secondo il quale è il Tour a fare grandi i corridori e non il contrario si dimostra vero sin dal principio. Gli eroi del Tour trovano facili ingaggi per gare in pista ed esibizioni. Eugène Brange usa le imprese ciclistiche come volano per una brillante carriera nei cabaret, Georges Pasquier apre un negozio di biciclette a Parigi, Rodolfo Muller diventa direttore dei magazzini di un’importante azienda produttrice di biciclette.

Ma, come già detto, è “L’Auto” a vincere la battaglia delle vendite assestandosi sulle 65.000 copie dopo gli exploit della corsa. Per evitare irregolarità e contestazioni, Desgrange decide di eliminare le iscrizioni parziali e di ricalcare in toto il tracciato della prima edizione. La seconda edizione del Tour, però, si rivela un disastro. Garin e Pothier vengono bastonati, i tifosi avversari spargono chiodi e sabotano la corsa in ogni modo e in ogni tappa. La gara viene falsata da truffe, da traini e da imboscate. Garin vince un’altra volta davanti a Pothier, mentre César e Aucouturier si piazzano al terzo e quarto posto. Il verdetto consegnato agli annali però, non è emesso dalla strada ma dalla Federazione francese che invalida il risultato squalificando i primi quattro e consegnando il successo al ventenne Henri Cornet che resta a tutt’oggi il più giovane vincitore della corsa. Desgrange, amareggiato, annuncia la precoce morte del Tour de France. È la rabbia del momento che, una volta svaporata, diventa l’humus per nuove idee. Ad esempio: perché non andare sulle grandi montagne?

Al modello francese guarda con attenzione l’Italia. La stampa sportiva del nostro paese ha una sola grande protagonista, la “Gazzetta dello Sport” che si occupa di ciclismo, tiro a segno, canottaggio, atletica leggera, calcio e automobilismo ma che proprio con le imprese dei pionieri del pedale stabilisce i suoi record di vendita (102.000 copie vendute dopo la vittoria di Gerbi, successivamente retrocesso al 3° posto, nel Giro di Lombardia del 1907). La “Gazzetta” promuove lo sport sia sulle sue pagine che sul campo organizzando oltre alla Milano-Sanremo e al Giro di Lombardia, anche incontri di lotta, gare automobilistiche e motociclistiche e match di scherma.

Il direttore amministrativo del giornale Armando Cougnet partecipa come *suiveur* ai Tour del 1906 e del 1907 e prospetta al direttore Eugenio Camillo Costamagna e al

caporedattore Tullo Morgagni la possibilità di organizzare, anche in Italia, una grande corsa a tappe. Il passaggio dall'evanescenza del progetto alla concretezza della pianificazione è scatenato dalla notizia dell'intenzione, da parte del "Corriere della Sera", di organizzare per il 1909 un Giro ciclistico d'Italia in collaborazione con la Bianchi e con il Touring Club Italiano. A fornire la soffiata è Guido Gatti che, dopo aver lavorato alla Bianchi, si è messo in proprio fondando l'Atala. Quando il 5 agosto del 1908 Gatti piomba nella redazione milanese di via Santa Radegonda 10, Morgagni invia due telegrammi a Costamagna e a Cougnet in vacanza rispettivamente a Mondovì e a Venezia: «Improrogabili necessità obbligano Gazzetta lanciare subito Giro d'Italia. Ritorna Milano. Tullo».

Diciannove giorni dopo, lunedì 24 agosto la "Gazzetta" apre su tre colonne annunciando un Giro d'Italia di «3.000 km circa» e promette che la corsa «diverrà una delle prove più ambite e maggiori del ciclismo internazionale».

L'itinerario è approssimativo, mancano le date di svolgimento, ma Costamagna, Cougnet e Morgagni hanno battuto sul tempo il "Corriere".

Il quotidiano meneghino, però, dimostra grande *fair play* offrendo le 3.000 lire spettanti al vincitore. Ben presto si accodano la Lancia che stanziava 1.000 lire e il Casinò di Sanremo che fa altrettanto. Casa Savoia, piacevolmente interessata dalla serietà dell'iniziativa, arricchisce il montepremi con la medaglia d'oro del Re. Il progetto decolla e il 26 marzo viene annunciato il percorso definitivo. Otto le tappe in programma per un totale di 2.448 km: Milano-Bologna (397 km), Bologna-Chieti (378 km), Chieti-Napoli (242 km), Napoli-Roma (228 km), Roma-Firenze (346 km), Firenze-Genova (294 km) e Genova-Torino (354 km) e Torino-Milano (206 km).

Il 13 maggio 1909 alle ore 2 e 53 scatta la prima tappa del primo Giro d'Italia. Al via si schierano in 127. È buio. Il primo ruzzolone avviene dopo appena un chilometro, alle porte di Milano. Cade Luigi Ganna e cade Giovanni Gerbi. Il primo torna prontamente in sella, il secondo rompe la bici, la porta a spalle fino all'officina della Bianchi e riparte con tre ore di ritardo per raggiungere il traguardo di Bologna. La prima tappa va a Dario Beni, mentre Ganna, caduto all'ingresso dell'Ippodromo Zappoli, si deve accontentare del quarto posto. La classifica è a punti: 1 punto al primo, 2 al secondo e così via, vince chi finisce il Giro con meno punti. Con la classifica a tempi il successo sarebbe di Giovanni Rossignoli, ma è Ganna a dimostrarsi il più regolare di tutti: vince in volata a Roma e a Firenze, per distacco a Torino. Alla vigilia dell'ultima frazione il suo vantaggio su Carlo Galetti è di soli 3 punti. Quando a Borgomanero, a 75 km dal traguardo, Ganna fora una gomma, Galetti, Rossignoli, Oriani, Beni, Canepari e Azzini s'involano.

E in mezzo c'è un altro gruppetto a inseguire. Nel cambio dello pneumatico Ganna perde 4' e il Giro sembra svanire in extremis. Ma la sorte è dalla sua parte: a Casorate Sempione i fuggitivi vengono bloccati a un passaggio a livello, la sosta permette a Ganna di avvicinarsi e di concludere con successo l'inseguimento a Musocco, alle porte di

Milano. La volata che vale il Giro è condizionata da un cavallo dei Lancieri di Novara che travolge Rossignoli. Ganna si piazza terzo alle spalle di Beni e Galetti e si aggiudica il Giro d'Italia con appena 2 punti sul rivale. All'Arena di Milano c'è il tutto esaurito e Ganna si gode il bagno di folla. Passa alla storia la sua dichiarazione post gara. Ai giornalisti che gli chiedono come si senta dopo un successo così importante risponde con un laconico: «Me brüsa el cü».

È il vertice della carriera di Luigi Ganna che si è forgiato un fisico da irresistibile passista lavorando come *magütt* dieci ore al giorno e compiendo quotidianamente i 110 km del tragitto da Induno a Milano e ritorno. Nel suo curriculum ci sono un paio di partecipazioni al Tour de France (ritirato nel 1907 e quinto nel 1908), un record (italiano) dell'ora con 40,405 km, il successo alla Milano-Sanremo del 1909, altri piazzamenti nella Corsa rosa, la Seicento chilometri del 1912. Con il successo del Giro Ganna incassa 5.325 lire che diventano 25.000 se si sommano gli incentivi delle ditte e degli sponsor. Diventa industriale e resta nel mondo del ciclismo a lungo rivincendo il Giro con Fiorenzo Magni nel 1951.

Sono tanti i personaggi che si mettono in luce in quelle prime edizioni del Giro. Uno dei ciclisti più amati è sicuramente Giovanni Gerbi, astigiano, soprannominato, per la tempra e per il colore della maglia, "Diavolo Rosso". L'astigiano è fermo in volata, ma emerge nelle competizioni dove sono richiesti fondo e furbizia. Il suo capolavoro lo compie il 12 novembre 1905 in occasione del primo Giro di Lombardia. Alla vigilia Gerbi compie un sopralluogo sul percorso notando che nell'attraversamento di Lodi le rotaie del tram sono molto più alte rispetto al piano stradale. Sfruttando il fango di una recente pioggia si crea una sorta di trampolino col quale valicare indenne l'ostacolo e identifica il punto facendo una tacca su di un albero.

Nel giorno della gara gioca d'anticipo e scavalca le rotaie sul trampolino artificiale, gli avversari (su tutti Rossignoli e Ganna che arriveranno al traguardo con 40'25" di distacco) comprendono le ragioni di quello scatto solamente quando finiscono a terra a causa delle rotaie. Questo è solamente un episodio di una carriera contraddistinta da risse, scazzottamenti, chiodi disseminati sull'asfalto, compagni assoldati per provocare cadute, tifosi forniti di bastoni per mettere ko gli avversari, scorrettezze in volata (una di queste gli costa il Lombardia del 1907, un'altra regala al suo compagno Petit Breton la prima Milano-Sanremo), casellanti pagati per abbassare la sbarra del passaggio a livello al transito dei rivali e pastori assoldati per bloccare gli avversari con il loro gregge di pecore. Per la sua diabolica indole e per l'altrettanto diabolica divisa Gerbi diventa riconoscibilissimo e amatissimo dal pubblico. In volata è fermo, per vincere deve staccare tutti, quindi fa di necessità virtù. Vince la Milano-Torino del 1902 sotto la bufera, poi si aggiudica due Giri del Piemonte, tre Roma-Napoli-Roma, due Corse nazionali.

Si schiera al via della seconda edizione del Tour de France partendo in bici dall'Italia in compagnia di Rossignoli. I francesi lo scambiano per Garin e lo bastonano, costringendolo al ritiro. In questo ciclismo fatto di eccessi Gerbi rimane per un trentennio. Nel 1920 rischia la squalifica per essersi fatto trainare da un sidecar ma è riammesso sub judice da Emilio Colombo, impaurito dai tifosi inferociti. L'ultimo Giro d'Italia lo corre nel 1933, alla veneranda età di 48 anni. Per alcune tappe resiste dentro i limiti del tempo massimo, poi, prosegue fuori gara, con la maglia sporca di vino, portando a spasso la sbiadita immagine di sé stesso.

Altro grande protagonista dei primi Giri d'Italia è Carlo Galetti che vince tre edizioni della corsa: le prime due individualmente, l'ultima con i compagni di squadra dell'Atala Giovanni Micheletto ed Eberardo Pavesi (mentre il quarto uomo Ganna si ritira durante la quarta tappa). Galetti è un corridore poco appariscente e molto calcolatore. La sua accortezza non gli guadagna le simpatie del pubblico ma fa di lui il ciclista più vincente del ciclismo prebellico. Giri a parte, fa sue la Roma-Napoli-Roma, la Milano-Roma, la Corsa nazionale. Nella Grande Guerra fa il messaggero in bicicletta, poi, sceso dalla sella, nel 1920 apre una tipografia. L'altro grande dell'Atala dei primi anni Dieci è Eberardo Pavesi che sale alla ribalta vincendo la Roma-Napoli-Roma e l'edizione a squadre del Giro d'Italia. Per altre due volte è secondo (nel 1910 e nel 1913) e finisce anche un Tour in sesta posizione stringendo i denti dopo aver bevuto un purgante somministratogli dai francesi a un rifornimento. Ma è soprattutto come direttore sportivo prima alla Bianchi, poi alla Legnano che Pavesi dimostra tutto il suo acume tattico. Sotto la sua guida passano quasi tutti i più importanti campioni degli anni '30, '40 e '50: Binda, Girardengo, Brunero, Bartali, Coppi, Nencini e Baldini. Ma quello è già un altro ciclismo, meno poetico e picaresco, più strutturato, più organizzato. I pionieri degli anni Dieci non sanno ancora cosa sia la programmazione.