

Daniele Marchesini

Anch'io ho fatto il Giro d'Italia

Ho seguito il Giro d'Italia delle Colombiadi. Nel 1992, cinquecentesimo anniversario della scoperta dell'America. L'ho seguito da non addetto ai lavori, non essendo né giornalista né commentatore né titolare di qualche altra funzione necessaria al suo svolgimento. Bensì da ricercatore, da storico, quale ero e sono. Era mia intenzione, infatti, documentarmi dal vivo su una manifestazione che per tre settimane, tra maggio giugno, concentra su di sé l'attenzione del paese. Sportivo e non. Come farebbe un antropologo o un etnografo, alle prese non solo con le carte ma anche con l'oggetto concreto del suo interesse.

Il ciclismo è una mia passione, anche praticata, e lo sport – in generale – un aspetto importante della società contemporanea. Meritevole di attenzione anche se, all'epoca, in Italia l'accademia degli storici riteneva il tema poco “degno” o “dignitoso”. Da lasciare al giornalismo sportivo o alla chiacchiera da bar, da relegare tra i modi di passare il tempo. Non certo qualcosa da studiare con impegno, come (cito a caso) le variazioni del prezzo del pane o i rapporti tra i partiti politici o lo sviluppo dell'istruzione elementare.

Dunque, 24 anni fa (!) mi rivolgo all'avvocato Carmine Castellano direttore della manifestazione, chiedendo di poter seguire lo svolgimento di quel Giro d'Italia. Un oggetto da studiare come parte della nostra storia nazionale, e non solo. La mia proposta è accolta senza difficoltà e così mi ritrovo a far parte dell'organizzazione come chiunque abbia un ruolo al suo interno. Con un *pass* legato al collo (che naturalmente conservo con cura), che mi consente di curiosare, entrare, chiedere. Quasi dappertutto, quasi a chiunque. A distanza di parecchi anni provo a riassumere e a rimettere un po' d'ordine nelle suggestioni di quell'esperienza, recuperando quelle allora più forti.

1) La complessità della macchina operativa: all'esterno quasi non appare, essendo il pubblico tutto concentrato sullo svolgimento della corsa. Ma sono più di mille persone, oltre ai corridori e alle loro squadre, che tutti i giorni, per 3 settimane, si muovono per l'Italia. Un “circo Barnum”, come lo definiva Vasco Pratolini, fatto per lo più di volontari che ogni giorno montano e smontano tutto quanto serve alla tappa: le transenne, gli striscioni, il quartiere di partenza e di arrivo, il palco, le postazioni per i giornalisti, le attrezzature per il ristoro dei corridori, per le premiazioni, per le trasmissioni, la carovana pubblicitaria... E poi il lavoro invisibile – preventivo – che rende possibile le sistemazioni alberghiere di tutta questa massa di persone in perenne movimento.

2) Come l'ho seguito? Saltabecando da un'auto all'altra del seguito: direttore di corsa, presidente della giuria, cambio ruote, medico di corsa, camion-scopa, ambulanza... Solo sulle

ammiraglie non sono potute salire, per ragioni di... discrezione professionale. Ma devo confessare che, in generale, tutti si mostrarono più che disponibili a soddisfare le curiosità di un “intruso”.

3) L'impressione più forte e inattesa: pur viaggiando all'interno della corsa, la corsa non la vedo. Ma non sono il solo. È quasi impossibile “accompagnare” i corridori, se non per brevissimi tratti e in certe condizioni. Anche i giornalisti, che dovranno raccontarla, la seguono grazie a radio-corsa (che in tempo reale comunica l'andamento della tappa) e precedendo il gruppo all'arrivo per vedere le fasi più interessanti e finali alla televisione. Quasi come un secolo fa, all'epoca dei pionieri, quando lo stesso Henri Desgranges – inventore del Tour – soleva dire che si fidava ciecamente dei “suoi” corridori. Loro gli avrebbero detto, alla fine della tappa, l'ordine d'arrivo. E lui non avrebbe messo in dubbio il loro resoconto.

4) Non ho visto la corsa ma ho visto sfilare davvero l'Italia lungo le strade della corsa. I paesi e le città si accalcano per assistere al passaggio della carovana e dei corridori. Tutti aspettano, guardano le macchine, i “privilegiati” al loro interno, salutano, chiedono notizie, chiedono gadgets. È una festa vera (“festa di maggio” la definiva Orio Vergani). La gente è contenta, aspetta senza impazienza, accetta senza insofferenza le limitazioni imposte dal passaggio del Giro ai normali ritmi di vita. Che per qualche ora rimane come sospesa nell'attesa.

5) Il Giro si presenta davvero come un evento popolare e nazionale. Di più: come un'*istituzione* grazie alla quale una società può conservare e rinsaldare i sentimenti collettivi che formano la sua unità. Come una *struttura* capace di durare nel tempo (dal 1909) e di funzionare come collante della comunità nazionale. Capace di attraversare anche le fasi più drammatiche della storia del paese, come sono stati i nostri due dopoguerra. Di ricucirne le ferite restituendolo (il paese) a una condizione di normalità. Quello del 1946 passa alla storia ed è vissuto come il “Giro della Rinascita”. Il ciclismo non appare soltanto metafora del ritorno alla vita, ma è strumento effettivo di recupero delle condizioni minime della convivenza civile. Soprattutto dopo il 1945 il ciclismo simboleggia al meglio la ripresa. Perché sia possibile vedere circolare nuovamente biciclette in corsa lungo la penisola bisogna che siano ricostruiti ponti, strade, alberghi, ripristinati certi fondamentali servizi, trovate le energie e le risorse necessarie a progettare la manifestazione. Soltanto a queste condizioni il Giro della Rinascita nel 1946 può partire da Milano e tornare a Milano dopo aver toccato Torino, Genova, Trento, Trieste, Firenze, Ancona, Roma, Napoli.

6) Certe tappe in alta montagna comunicano ogni volta la sensazione di poter rivivere il mito dei “forzati” o dei “giganti” della strada. Lungo il passo Giau, lungo i tornanti del Sella o del Pordoi, lungo la Marmolada, quando oltre i duemila metri piove, tira vento e fa freddo, il plotone sgranato per chilometri trasmette tutto l'*epos* del ciclismo delle origini. Quello delle strade sterrate, delle biciclette che pesano come cancelli, senza il cambio, addirittura con lo scatto fisso, senza

un'assistenza degna di questo nome. Quello degli isolati o non accasati che potevano contare solo sulle proprie forze, che arrivavano sul far della sera o della notte, che di tappa in tappa dovevano cercarsi un luogo dove dormire, che pedalavano per 15, 17, 19 ore ogni volta. L'entusiasmo con il quale il pubblico ai bordi delle strade di montagna saluta anche oggi il passaggio del Giro e dei suoi eroi moderni, è un riconoscimento della grande fatica che fanno i corridori. Tutti, dal più al meno forte. Nessun altro sport più del ciclismo assomigliava a un lavoro e avvicinava i suoi protagonisti al pubblico (ancora oggi). Nessun altro sport si presentava come una prova di sopravvivenza, al termine della quale restano i migliori.

D'altra parte l'ordine d'arrivo in alta montagna è la piena visualizzazione delle gerarchie che la durezza del percorso fa emergere senza equivoci: si primeggia al termine di una giusta lotta per la vita che premia i più forti. I 7 su 65 che nel 1910 arrivano al traguardo della Milano-Sanremo. Gli 8 che arrivano al termine del Giro 1914 su 81 partiti. Ma anche i 43 (su 85) che semiassiderati tagliano il traguardo nel 1956 dopo la drammatica tappa Merano-Monte Bondone dell'8 giugno disputata sotto la neve. Percorrendo quelle stesse strade 36 anni più tardi – ma era una splendida giornata di sole quel 6 giugno 1992 – non potei non ritornare con la memoria a quell'episodio che la neonata RAI aveva trasmesso in diretta e che io, bambino, ricordavo di avere visto non senza qualche turbamento.

Riferimenti bibliografici

O. Vergani, *Festa di maggio. Racconti e bozzetti sportivi*, Torino Società editrice internazionale, 1940

J. Calvet, *Le mythe des géants de la route*, Grenoble, Presse universitaire de Grenoble, 1981

D. Marchesini, *L'Italia del Giro d'Italia*, Bologna, Il Mulino, 2003

M. Franzinelli, *Il Giro d'Italia. Dai pionieri agli anni d'oro*, Milano, Feltrinelli, 2013

D. Marchesini, *Eroi dello sport. Storie di atleti, vittorie sconfitte*, Bologna, Il Mulino, 2016