

GIRO D'ITALIA 1901

Il primo Giro d'Italia automobilistico, organizzato esattamente un secolo fa (i partecipanti partirono baldanzosi proprio il 27 aprile 1901) é la dimostrazione che l'Italia non cambia mai. Innanzitutto, non ci sono più le mezze stagioni da almeno quell'anno: perché sul Giro si scatenarono per tutti e sedici i giorni della manifestazione diluvi, fulmini, acquazzoni, tormenti di pioggia e vento. Esattamente quello che succede oggi, soltanto ci si lamenta molto di più (e si costruisce peggio). Dimostrò anche che gli italiani sono capaci di organizzare eventi non competitivi, ma soltanto in apparenza: infatti il primo Giro d'Italia voleva essere, e fu, una gara dimostrativa, di turismo, non di velocità. Gli italiani veri, però, si palesarono anche in quella occasione, dribblando i controlli e dandosi a corse pazze tra di loro, pur non ufficiali. E dimostrò anche che in Italia non funziona niente, ma in una maniera o nell'altra procede tutto: l'intera organizzazione del Giro poggiava sull'invio anticipato della benzina ai luoghi di tappa mediante le ferrovie, e non se ne vide arrivare una sola latta. Questo costrinse i gitanti a "tour de force" inenarrabili per procurarsi il prezioso liquido, che, come si può immaginare, non era certo distribuito a tutti gli angoli delle strade come oggi: eppure in un qualche modo si riuscì. Ultimo punto, ma forse questo ci distingue più che ci accomuna all'Italia di allora: si sapeva vivere. Per quanto infreddoliti, zuppi, magari appiedati, stremati, bastava l'annuncio di un "vermouth d'onore", di uno "champagne di benvenuto" (ancora più apprezzato), di uno spettacolo di gala, di un banchetto, di una tavola imbandita, ed ecco che tutti i partecipanti si precipitavano in abito da sera, allegrissimi e festeggiatissimi. Questo per sedici interminabili giorni, per tutta l'Italia. Fu un giro di trionfo, fu un'incoronazione continua. Bande musicali, autorità schierate, bandiere su tutti i balconi, scolaresche che battevano le mani, mazzi di fiori gettati a profusione (e uno degli episodi più divertenti riguarda proprio questo continuo lancio di mazzi di fiori, che ogni tanto colpivano i conducenti in piena faccia, con conseguenze tutt'altro che gradevoli). Perché poi il popolo si sentisse in dovere di celebrare ed onorare tanto questi ricconi che se ne andavano in giro a divertirsi in nome del progresso, rimane un mistero: ma non é più grande di quello che avvolge il seguito e il successo che oggi, ad un secolo di distanza, l'uomo più ricco d'Italia che si autodefinisce "presidente operaio" raccoglie tra i suoi connazionali (tutt'altro che miliardari).

Sfrondata da ogni retorica, non é così chiaro che obiettivo si ponesse il Giro d'Italia del 1901. Nacque dall'incontro di due iniziative che confluirono insieme: da una parte il desiderio del *Corriere della Sera* di emulare il *Daily News* britannico e il *Matin* francese, rispettivamente patrocinatori ed organizzatori del "Viaggio delle Mille Miglia" e del "Tour de France"; dall'altra la proposta dell'onorevole Roberto Biscaretti (padre di Carlo), avanzata al I Congresso Automobilistico di Padova, per incarico del Club automobilistico di Torino, di indire per la primavera del 1901 un giro dell'Italia in automobile. La proposta fu accolta con entusiasmo, e fu abbozzato un programma turistico su un percorso di 1650 chilometri, vale a dire le mille miglia inglesi che ci diverranno tanto familiari venticinque anni più tardi. Il *Corriere della*

Sera, sollecitato a dare il proprio patrocinio, aderì prontamente. Obiettivo dichiarato: "far conoscere al pubblico che l'automobilismo è molto più pratico e progredito che molti non credano, e assai più diffuso di quanto non si pensi". Ossia: fini promozionali della nascente industria automobilistica, e difatti tra gli iscritti vi erano tra i costruttori italiani più importanti, il fior fiore della aristocrazia imprenditoriale, oltre che nobiliare, italiana. Fu anche, probabilmente, un preciso segnale dato alla classe politica, una sorta di avvertimento: siamo forti, siamo tanti, abbiamo l'appoggio dell'opinione pubblica, non tormentateci più del sopportabile. I governanti infatti guardavano con molto sospetto a questi nuovi industriali, e non sfuggiva loro occasione per escogitare sistemi di controllo e di tassazione. Proprio nel 1901, guarda caso, fu emanato il primo Codice della Strada, allora detto Regolamento, che fu occasione di discussioni, interrogazioni parlamentari, sospensioni e contestazioni da gennaio a ottobre di quell'anno. Portavoce degli industriali, strenuamente contrari al "Regolamento", definito senza mezzi termini "aborto legislativo", "monumento dell'insipienza burocratica ed ufficiale" fu Roberto Biscaretti...l'ideatore del Giro d'Italia. Coincidenza? Non sembra. "Non c'è persona di buon senso, che abbia qualche lontana nozione di automobilismo, la quale non giudichi questo regolamento un centone di spropositi, tanto dal lato pratico-tecnico quanto dal lato giuridico" (L'Automobile, 1° marzo 1901). La rivista proseguiva dicendo "Stimiamo miglior cosa promuovere un'agitazione legale...Abbiamo a tal fine già interessato l'onorevole Direzione del Club Automobilisti d'Italia perché voglia assumerne l'iniziativa". L'invito fu accolto subito: Roberto Biscaretti ottenne udienza dal Sotto Segretario di Stato per i Lavori Pubblici, e il 1° aprile del 1901 la rivista poteva titolare trionfalmente "Sospeso!" l'articolo che annunciava la revoca del Regolamento.

Intanto procedevano i preparativi del Giro. Come è tradizione in Italia, si costituì un Comitato, con due Presidenti (a loro volta presidenti di qualcos'altro) e quattro Vice Presidenti. Presidente Onorario fu nominato Roberto Biscaretti, che presiedeva anche l'Automobile Club d'Italia. Una donna, fatto eccezionale (lo sarebbe ancora oggi), la Contessa Elsa Albrizzi dell'Unione Automobilistica Veneta, fu nominata vice Presidente Onorario, insieme a Luigi Albertini, direttore del *Corriere della Sera*. Presidente e basta fu fatto invece il Cav. Uff. Federico Johnson, Direttore Generale del Touring Club Italiano: un omone con una enorme barba bianca, di aspetto imponente e autorevole. Dimostrava settant'anni, in realtà durante il Giro d'Italia ne compì quarantasette. Cesare Goria Gatti e Alberto Rignano lo affiancavano come Vice Presidenti. Ci fu anche chi si contentò di diventare Segretario Generale (Odorico Odorico), chi non trovò nient'altro di rimasto che la carica di Segretario tout court (Michele Lanza, Carlo Malanotti).

La stesura del programma, con la necessità di stabilire il percorso e le tappe, di mettere in piedi l'organizzazione, la distribuzione della benzina, la rete di alberghi e ristoranti, garage e rimesse, fu tutt'altro che facile. Ma già il 27 gennaio ne furono delineati i punti principali. Eccone uno stralcio:

La passeggiata é organizzata con iscrizioni a due categorie. La prima categoria farà l'intero percorso (vedi tabella a parte) km 1742. La seconda categoria farà il percorso Firenze-Roma-Milano, km 1101, oppure Napoli - Roma- Milano km 1071 (questa seconda categoria era stata imposta dalle critiche degli automobilisti meridionali, i quali sarebbero stati eccessivamente svantaggiati se si fosse decisa un'unica partenza da Torino).

Tutti i partecipanti all'atto dell'iscrizione dovranno pagare una tassa di intervento di lire 20...

I partecipanti con vettura devono pagare.. una quota di lire 75 per la prima categoria e lire 50 per la seconda...Tale quota da' diritto alla rimessa e alla custodia delle automobili, al servizio di acqua per la lavatura, e a quello di rifornimento di benzina e di olio (in realtà il punto debole dell'intera organizzazione)

Il Comitato farà viaggiare in ferrovia apposto incaricato perché possa trasportare ai luoghi di pernottamento il bagaglio personale...

Per l'alloggio e il vitto il Comitato ha fatto un contratto per il quale sono a disposizione dei gitanti dei coupons di alberghi di primo ordine, per la camera, il Primo déjeuner, il Secondo déjeuner, il pranzo...Tale disposizione permetterà di viaggiare uniti, pur potendo contare su di un servizio regolare e sulla predisposizione degli alloggi...

Le vetture saranno assegnate a due distinte squadre, di cui l'una con velocità media di 30 km e l'altra di 20...

Ogni vettura porterà in modo visibile un numero d'ordine su cartello del colore della squadra, e il numero della categoria cui appartiene. Le macchine dovranno sempre tenere il numero d'ordine di partenza, ossia non potranno superarsi in corsa (questo rimase un pio desiderio dei componenti il Comitato).

La velocità dovrà essere regolata in modo che gli arrivi avvengano come é fissato dall'orario, esclusa ogni gara anche nei percorsi parziali

Come sono belli i regolamenti! Essi fanno riferimento ad un mondo ideale, di puri e disinteressati, ad un mondo di arrivi e partenze regolari, nella norma, nella calma, nella previsione, nulla a che vedere con quello che succede davvero, e successe anche allora: non ci fu una volta in cui arrivarono tutti insieme, né che partirono insieme, ma sempre alla spicciolata, chi ce l'aveva fatta e chi no, chi correva per superare e chi arrancava per sopravvivere, chi vagava per ore alla ricerca della benzina promessa e chi se la procurava grazie alle amicizie, un caos continuo, ma in cui il divertimento fu comunque generale.

Le iscrizioni progredirono lentamente, ma alla fine risultarono ben superiori alle aspettative: 72. Era rappresentato il meglio della produzione nazionale ed estera. Il primo della interminabile serie di banchetti iniziò la sera precedente la partenza, al Ristorante Russo di Torino, dove Biscaretti tenne anche il primo dei suoi discorsi. Al termine del giro i banchetti saranno stati almeno venti e forse il doppio i discorsi di Biscaretti, affiancato nella solenne fatica da Johnson e Goria Gatti. Nessuna di tali prolusioni ci è arrivata, ed è un peccato, sarebbe stato interessante capire cosa si diceva il fior fiore della società italiana, cosa si proponeva e come pensava di

condizionare la classe politica, già allora considerata distante dai veri interessi del paese. Si sa comunque che l'ultima parola pronunciata fu "*Domani mattina tutti puntuali alle sette!*" ma sarà stato il vino o l'eccitazione, o il tempo da lupi, sta di fatto che l'indomani di puntuale non vi fu nessuno, lo spettacolo previsto mancò totalmente e l'inizio parve a molti di pessimo auspicio, se dei settantadue iscritti se ne presentarono appena trentadue. Partiti per giunta senza distinzione di categoria, senza controllo alcuno, sotto una pioggia livida che rendeva l'uno indistinguibile dall'altro. Comunque si trattava di nove Fiat, quattro Panhard, quattro Peugeot, tre Renault, due Rosselli, due Mors, ed una Benz, Ceirano, Delahaye, Marchand, Daimler, De Dion, Isotta Fraschini, Darracq. Pioggia, sole, fango, salite e ritardi resero la vita difficile a tutti i gitanti fino a Firenze. Qui era prevista una giornata di riposo (almeno per i proprietari, non certo per gli chauffeurs e meccanici che lavorarono tutto il giorno a riparare i guasti), durante la quale i partecipanti passarono dal "suntuoso déjeuner" al Ristorante Doney al banchetto serale offerto dal Cav. Johnson al Gambrinus (era il giorno del suo compleanno). A Siena, il giorno dopo, rinfresco all'arrivo e grande ricevimento serale al Casino dei Rozzi, con intervento di tutte le autorità. I brindisi e i discorsi sono definiti da *L'Automobile*, che non risparmia la più puntuale cronaca, "elevatissimi". A Grosseto, il 2 maggio, altro ricevimento con concerto. Biscaretti non si trattenne, e fece un discorso. Questo è anche il giorno in cui il Comitato si arrese, e decise di non tener conto né dell'ora di partenza né di quella d'arrivo. Il 3 maggio la carovana arriva a Roma, e qui si raggiunge l'apoteosi del trionfo. Staffette d'onore (i bersaglieri in bicicletta), cortei, incontri con il Re, il plauso di tutta Roma, strade imbandierate e l'intera aristocrazia romana a porgere omaggio...Alla sera banchetto al Consolato del Touring: molti discorsi, ovviamente quello del Biscaretti, insieme a Johnson e Gorla Gatti. Il giorno dopo furono tutti invitati ad una colazione dalla Direzione del giornale La Tribuna, noto foglio romano. Qui il senatore Roux, allo champagne, anticipò Biscaretti e disse che "*l'automobilismo è la personificazione del progresso; e la stampa romana vuole fare eco alla stampa di tutta Italia nell'unirsi in un solo applauso agli automobilisti, i quali portano in diverse contrade colla persona ciò che la stampa porta colle idee*" Applausi entusiastici.

Nei giorni seguenti, 4 e 5 maggio, è la volta di Terni e Todi. Banchetti, rinfreschi e tavole imbandite anche qui, ma i gitanti avevano fretta, e per una volta ricusano. A Perugia, però, cedettero alla fame, e parteciparono allegramente ad un ricevimento con musica. Biscaretti non si fece anticipare da nessuno, e poté fare il suo discorso. Il 6 maggio arrivarono a Rimini, fra una folla entusiastica, che gettava fiori e intonava canti. Da notare tra l'altro che mentre i padroni mangiavano e festeggiavano, gli chauffeurs erano sempre costretti ad una ricerca disperata della benzina: l'emergenza infatti non si era affatto risolta, se mai aggravata.

Anche a Bologna, dove si giunse il 6 maggio, l'accoglienza fu memorabile, culminata in una banchetto al Ristorante Eden (Biscaretti non parlò, o per lo meno nessuno ricorda che lo fece) a cui seguì uno spettacolo di gala al Teatro Comunale. Il giorno dopo, a Ferrara, l'unica vera ombra del Giro: un incidente che costò la vita

ad una ragazzina di undici anni, Armida Montanari. Per un momento sembrò che gli intenti propagandistici del Giro ne fossero compromessi: come fare a rendere popolare un mezzo di trasporto causa di disgrazie così dolorose? Poi l'emozione passò, il conducente elargì mille lire alla famiglia in lutto e cinquecento ai poveri del paese. Tutti gli altri si tassarono per dotare il villaggio di un asilo (furono raccolte ben duemila lire, cifra enorme) e la gita riprese, con l'arrivo a Padova, un concerto, ed uno spettacolo di gala al Teatro Garibaldi.

Ormai il Giro era agli sgoccioli, ma l'intensità dei festeggiamenti non diminuì. Dopo la gita a Venezia con un treno speciale, vi fu il munifico invito rivolto ai partecipanti da parte del sindaco di Padova, che li ospitò nella sua villa, offrendo un banchetto che si chiuse con un "artistico automobile di croccante". Anche tutto il resto era degno di nota, tanto che al proposito *L'Automobile* annotò: "*La colazione è squisita, i raffreddi dei più appetitosi, vini dei più prelibati, dal Capri allo Champagne, dolci, liquori...e poi caffè, cioccolato, bomboniere, sigari...e perfino cartoline illustrate con i relativi francobolli!*". Scene simili a Verona e a Brescia, e l'11 maggio l'arrivo a Milano, ultima tappa, in un corteo di cinquantadue automobili, le ventisette del Giro e le altre di onore. Pranzo finale al Ristorante Lavini, ultimi discorsi, ultimi brindisi. "*Così tra la cordialità più schietta si chiuse questo memorabile Giro d'Italia, che tanto impulso ed ammaestramento diede allo sport e alla industria dell'automobilismo*".

Ma non è così sicuro che si può parlare di ammaestramento. *L'Automobile* del 1° ottobre pubblicò, in due puntate, il testo integrale del "Decreto e Regolamento per la Circolazione degli Automobili sulle strade ordinarie", cinquantuno articoli densi di norme e prescrizioni, del tutto identici a quelli sospesi a febbraio, e di nuovo si commentò: "*Quell'aborto legislativo che fu il Regolamento 28 luglio 1901 sulla circolazione delle automobili comincia a far parlare di sé. Nelle sfere amministrative non sanno raccapezzarsi per rendere attuabile ciò che non è né potrà mai essere logicamente attuato. Intanto per ora il motorista ossequiente delle leggi è mandato da Erode a Pilato, e può già fare un istruttivo esercizio colla sua macchina viaggiando dal Prefetto alla Questura, da questa al Sindaco, al genio civile ed a tante altre autorità*"...Il braccio di ferro tra industriali e politici era appena agli inizi...ma allora almeno ci si divertiva.

Ecco l'itinerario deciso dal Comitato per il 1° Giro d'Italia: (box a parte)

- 1° giorno Torino-Alessandria-Genova (km 178)
- 2° giorno Genova-Chiavari-Spezia (km 109)
- 3° giorno Spezia-Pisa-Firenze (km 156)
- 4° giorno Firenze-Siena (km 69)
- 5° giorno Siena-Grosseto-Civitavecchia (km 208)
- 6° giorno Civitavecchia-Roma (km 70)

- 7° giorno Fermata a Roma
- 8° giorno Roma-Civitavecchia-Terni (km 99)
- 9° giorno Terni-Perugia (km 92)
- 10° giorno Perugia-Gubbio-Fossombrone-Rimini (km 170)
- 11° giorno Rimini-Faenza-Bologna (km 112,5)
- 12° giorno Bologna-Ferrara-Padova (km 123)
- 13° giorno Gita a Mestre e a Venezia
- 14° giorno Padova-Vicenza-Verona-Brescia (km 149)
- 15° giorno Brescia-Lodi-Milano (km 69)
- 16° giorno Milano

"Chi non vede e non sente tutto il fascino ed il pittoresco di una numerosa carovana di automobili, vari per forma e grandezza, dal motociclo alla vetturetta, dalla vetturetta al colosso di quindici o venti cavalli di forza, percorrenti ora le strade piene e ben tenute del Veneto, ora quelle così variate e pittoresche costeggianti da Bologna a Firenze e a Roma l'Appennino, ora quelle solitarie dell'Agro romano, quelle così accidentate lungo il Mediterraneo, portanti ovunque il verbo del nuovo mezzo di trasporto! Prova più pratica non vi potrebbe essere, e i risultati di essa varranno meglio di cento corse a determinare i pregi e i difetti dei vari sistemi" (dal programma del Giro d'Italia)

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
2001