

INDICE

1. Il primo brivido
2. I Ferrario e Parabiago
3. Il ventino del *Diavolo Rosso*
4. La Grande Guerra
5. L'italiano Bertolino lancia il mondiale su strada
6. *Il Ciclone di Boca* e i motociclisti malfidi
7. L'Antartide e il sole africano
8. Incrociando Hemingway e Manzoni
9. Vince col nonno di Saronni
10. Tre vittorie in 12 giorni
11. Campionati del mondo su strada: tra Bohr e Falstaff
12. Si corre con il campanello
13. Il giorno storico
14. Il trionfo della razza. Eia Eia Eia Alalà!
15. Sei gemme iridate
16. A tu per tu con Girardengo
17. Il veto al Giro
18. Tre Valli Varesine, il pomo della discordia
19. Escluso dall'Olimpiade
20. Quarto nel campionato del mondo di Parigi
21. Coppa Bernocchi. Il tris rapito
22. Il meraviglioso fiore del deserto
23. Libero per sempre nelle strade della memoria

===1. Il primo brivido=====Zurigo 25 agosto 1923===

Piove a Zurigo, quando per l'Italia incomincia il primo campionato del mondo su strada. Una sorta di battesimo rituale.

Il battesimo è sacro. "Battezzare" è una bella parola greca che vuol dire "immergere nell'acqua". Libero Ferrario è bagnato fradicio quando, alle 10.00 in punto, con puntualità svizzera, prende il via.

Sopra di lui non cade la <pioggerellina / di marzo, che picchia argentina / sui tegoli vecchi / del tetto, sul fico e sul moro / ornati di gemmule d'oro>.* Non c'è nulla di poetico nella pioggia di Zurigo. È un maltempo svizzero. Cielo grigio plumbeo, giornata uggiosa, asfalto lùbrico. La pioggia promette corsa dura, cadute e brividi.

Ferrario cade già prima del via. Sbatte il ginocchio e la testa sull'asfalto. Si rialza stordito. *Il Corriere della Sera* minimizza e rassicura: <Ferrario che è stato fortunato per l'estrazione a sorte per l'ordine di partenza occupa una buona posizione in prima linea e appare calmo e sicuro, nonostante un piccolo incidente capitatogli poco prima nel quale è caduto riportando una leggera ferita al viso>.* L'incidente, in realtà, non è così piccolo.

Ferrario non va a piedi come Giuseppe Parini nella sua poesia più celebre: "La caduta". Non ha <infermo il piede>. Non cade <per lubrico passo>. E non viene nemmeno tradito da <avverso sasso>. Sovrappensiero, distratto dalla gente, scivola mentre pedala. E cade da cavallo, come Luigia Pallavicini, nella famosa ode del Foscolo.* Una brutta caduta.

Viene subito circondato dai compagni, dai dirigenti federali - Geo Davidson, il presidente, e il cav. Giuseppe Varetto - e da Alfredo Focesi, *patron* della sua squadra, la Gloria. Si rialza subito. Non se la prende con la bicicletta. Non è l'<infedele corsiero>. È stato lui a sbagliare.

Libero viene da una notte difficile. Nelle memorie scrive: <Durante la notte fui non poco agitato; io mi coricai in un letto matrimoniale con Vallazza e solo tardi riuscii a prendere sonno. Al mattino ebbimo una sveglia di buon'ora dai nostri dirigenti, nonostante che la partenza fosse fissata per le 10 precise. Incominciarono le raccomandazioni, le istruzioni e i consigli>.

È inquieto, teso come una corda di violino, quando, alle 9.30, lascia l'Hotel Commercio, che ospita la squadra, e, con i compagni, si avvia alla partenza. Ha ancora sonno. È torpido, come un felino svegliato anzitempo da un rumore molesto. Deconcentrato. Distratto. Così l'imprevisto lo sorprende.

Racconta Libero: <Il cielo che fin da venerdì sera si era rabbuiato, gocciolava non forte, ma già da un paio d'ore. Siccome non avevamo impermeabili, ci aggiustammo alla meglio e perciò io mi infilai sotto il maglione, sul dorso, due o tre fogli di carta oleata. Prima di giungere al luogo di partenza fissato sull'ampio rettilineo della Ardmunstrasse,* che doveva essere anche quello d'arrivo, viaggiando sulla strada asfaltata e bagnata dalla pioggia, mi scivola una ruota e mi trovo con un ginocchio ammaccato lungo e disteso a terra>.

Libero si tira su. Ha un ginocchio che sanguina, un segno in volto. Controlla subito la bicicletta e fa una scoperta drammatica. Racconta: <Tutti dobbiamo purtroppo constatare che una pedivella è completamente contorta, e tanto piegata che va a finire sotto il gioco centrale della moltiplica. Manca una decina di minuti alla partenza e tutti si danno da fare in cerca di qualche attrezzo per rimediare>. Il meccanico Righi non c'è.

Il momento è di estrema tensione. Libero cerca subito rimedi. Ma il tedesco è una lingua ostile.

Racconta: <Entro in un'officina vicina e chiedo... ma nessuno mi comprende o per lo meno finge di non capire>.

Alla fine saltano fuori un paio di pinze e un martello. Con l'aiuto dei compagni la pedivella viene raddrizzata. Intanto gli viene messa un po' di tintura di iodio sul ginocchio con uno strato di vaselina e grasso per proteggere la ferita dal freddo. Viene disinfettato il graffio al volto. Così, trafelato, Libero Ferrario si precipita al via.

S'infila, ultimo, nel gruppo pronto a partire. Si sono presentati 42 corridori. Manca l'unico polacco iscritto, Heksmann. Le nazioni in lizza scendono così a 11.

La pioggia ora cade fitta. Libero fa in tempo a guardarsi intorno. Scrive nelle memorie: <Dalla numerosa folla che si assiepa ai lati, incurante della pioggia che incominciava ad aumentare di tono, scorgo degli occhi che brillano e delle labbra che tremano: sono numerosi figli d'Italia che ci danno l'ultimo loro saluto e che ci lanciano l'ultimo loro augurio>.

Focesi lo bacia, come se fosse un figlio. Farfuglia poche parole, imbronciato perché la Giuria non gli permette di seguirlo in gara: <Sono venuto con l'Alfa Romeo proprio per questo>. Ferrario scrive: <Mi guarda e non mi dice nulla, ma io comprendo il suo disappunto; Davidson mi stringe la mano: anche lui non parla>. Il silenzio è un *freezer* dentro cui si nascondono le emozioni.

Solo Varetto parla. Traduce le disposizioni dello starter, effettuate in un tedesco incomprensibile. Ferrario le ascolta corrucciato. Quella caduta prima del via gli sembra un cattivo segnale. In quel momento le paure si avvinghiano come l'edera ai sogni.

Pum! Il colpo di pistola mette fine ai brutti pensieri. E le biciclette cominciano a frinire. Spruzzano goccioline nell'aria. Fanno fremere la folla. Un urlo scuote la città. E non è l'urlo di Munch. Risuona la speranza.

Prima della corsa, però, ci sono 22 anni da raccontare. Anni che hanno preparato, con sapiente pazienza, questo storico momento.

* Angiolo Silvio Novaro, "Pioggerellina di marzo".

* *Il Corriere della Sera*, 26 agosto 1923.

* Ugo Foscolo, "A Luigia Pallavicini caduta da cavallo", 1802.

* Il nome corretto è Hardturmstrasse.

===2. I Ferrario e Parabiago=====

Libero Ferrario è nato a Parabiago il 24 giugno 1901. È il quarto figlio di Claudia Maria Guenzani e Carlo Ferrario. I primi tre sono Roberto (1894), Piero (1896) e Ginetta (1899). La sua è una grande famiglia benestante, che nel 1903 si allarga con l'arrivo dell'ultimogenita, Teresa. Il padre Carlo, commerciante di vini all'ingrosso, è stato sindaco di Parabiago nel periodo 1882-1894.*

Parabiago, a 23 km da Milano, è un centro antichissimo sul fiume Olona. Ha più di tremila anni e una lunga storia, che parte dalle palafitte della cultura di Canegrate* del XIII secolo avanti Cristo. In epoca romana ci passava la *via Mediolanum-Verbannus*, che collegava Milano col Lago Maggiore ad Angera. Poi, per Verbania e Domodossola, raggiungeva il Passo del Sempione. L'importanza della città, *Parablacum*,* è testimoniata dal ritrovamento della stupenda *Patera di Parabiago*, un piatto rituale d'argento di 39 centimetri di diametro, lavorato a sbalzo del III-IV secolo d. C., oggi nel Museo Archeologico di Milano.

Quando Libero nasce, la rivoluzione industriale ha già cambiato l'area. Il canale Villoresi, che collega Ticino e Adda, lungo 86 chilometri, fornisce l'acqua per l'irrigazione. L'agricoltura, però, è diventata un'attività di supporto all'industria tessile. I gelsi, per l'allevamento del baco da seta, hanno sostituito cereali e vigneti.

Libero cresce accanto all'Olona, che è il fiume di Gadda. Quando nasce, c'è già la prima fabbrica di scarpe, che trova subito così abili e diffusi imitatori da trasformare Parabiago nella *Capitale della Calzatura* insieme a Vigevano.

È un bimbo felice. A 7 anni scopre il fascino delle corse. Il 4 ottobre 1908, infatti, il grande ciclismo conquista Parabiago. Tutta la gente è lungo la strada.

Si disputa la Tre Coppe di Parabiago, 240 chilometri sul percorso Parabiago-Saronno-Monza-Bergamo-Lecco-Como-Varese-Gallarate-Cassano-Parabiago. La vince Clemente Canepari, 21 anni, di Pieve Porto Morone, staccando Galetti di 40" e Oriani di 6'50". Tre lombardi. Tre campioni. Canepari, a tutt'oggi, vanta l'assolo vincente più lungo della storia del Giro d'Italia. Il 18 maggio 1913, infatti, s'imporrà nella settima tappa, Campobasso-Ascoli Piceno, 313 km, con cinque salite: Macerone, Rionero Sannitico, Roccaraso, la terribile Salita delle Svolte e il Passo delle Capannelle. Scatterà sulla seconda salita, a 238 chilometri dal traguardo. Volerà via. Resisterà all'inseguimento di Girardengo, ad una grandinata terribile e alla controffensiva di Giuseppe Azzini. Arriverà primo con 5'01" su Azzini e 32'06" su Contesini, Oriani, Girardengo e Torricelli.

Carlo Galetti, 26 anni, da Corsico, resistente come l'acciaio, si è già imposto nella prima grande corsa a tappe italiane: il giro di Sicilia del 1907. Qualche giorno dopo farà il bis. Poi inanellerà tre Giri d'Italia, dal 1910 al 1912.

Carlo Oriani, 19 anni, detto *El Pucia*, da Balsamo,* s'imporrà nel giro di Lombardia del 1912 e nel Giro d'Italia del 1913, prima di essere rapito dal Fato.

La Tre Coppe di Parabiago si disputa per quattro anni di fila. E Libero è sempre lì, ai bordi della strada, ad ammirare quei centauri che spariscono come fantasmi in una nuvola di polvere. C'è gioia intorno alla corsa. C'è passione.

È bella la bicicletta. <È l'immagine visibile del vento>, ha scritto Cesare Angelini. La bicicletta vola. Chi la cavalca profuma di linimenti, ha baffi stupendi e parla il dialetto sonoro. Sorride, come avesse nella borraccia il liquido magico della felicità.

* Nel 1889 Carlo Ferrario, nato a Parabiago l'8 aprile 1864, a 25 anni ha sposato Claudia Maria, 18enne di Albizzate. L'ultimogenita Teresina sposerà Antonio Rigamonti nel 1936 e avrà due figli: Virginio, detto *Gigi* (1937) e Libero, detto *Bibo* (1939), che conservano le memorie dello zio.

* *Parablacum*, toponimo latino di derivazione gallica: significa "centro abitato vicino a una palude".

* La cultura di Canegrate si è sviluppata nell'Età del Bronzo. I primi ritrovamenti saranno fatti a Canegrate nel 1926: una necropoli con 165 tombe con reperti metallici e ceramici.

* Balsamo è comune autonomo. Nel 1928 sarà unito a Cinisello.

===3. Il ventino del *Diavolo Rosso*=====

Le biciclette corrono per le strade di Parabiago. I corridori sfrecciano come le rondini. Imprendibili per i bimbi. Libero li insegue con lo sguardo. Hanno maglie colorate.

Il 18 aprile 1909 ecco la seconda Tre Coppe di Parabiago. Il mondo del ciclismo è in subbuglio. *La Gazzetta dello Sport* ha annunciato il primo Giro d'Italia, che partirà da Milano il 13 maggio.

Il Giro ha per modello il *Tour de France*, che si corre già da sei anni ed è stato provato da cinque corridori lombardi. Primo, già nel 1904, il pavese di Borgo Ticino Giovanni Rossignoli. Poi, nel 1907, i tre moschettieri: Luigi Ganna di Induno Olona, Carlo Galetti di Milano e Eberardo Pavesi da Colturano. Infine Clemente Canepari nel 1908.* Armando Cougnet, inviato della *Gazzetta dello sport*, ha raccontato le loro gesta.

Il 24 agosto 1908, bruciando *Il Corriere*, *La Gazzetta dello Sport* aveva annunciato il primo Giro d'Italia. Ora a primavera fiorisce la strada. Le biciclette sciamano dovunque. C'è un fervore incredibile a Parabiago e nella regione. Il giro di Lombardia, puntuale d'autunno, alimenta da quattro anni una passione antica.

In Lombardia è nato il ciclismo italiano. La prima corsa di velocipedi in Italia si è disputata il 19 maggio 1869 al Campo di Marte di Pavia.* Protagonisti sei milanesi.* La corsa era organizzata nell'ambito della Fiera di Pentecoste dal locale Club del Maneggio, inserita in un programma di corse di cavalli. I ciclisti sono i nuovi cavalieri.

La Gazzetta dello Sport di Milano ha creato il giro di Lombardia nel 1905, la Milano-Sanremo nel 1907, il Giro d'Italia nel 1909. È Milano il polo propulsore del ciclismo italiano e la Lombardia è la regione trainante. Oltre metà dei 127 corridori che prenderanno il via nel primo Giro sono lombardi. E i lombardi monopolizzeranno i primi sei posti: 1. Ganna, 2. Galetti, 3. Rossignoli, 4. Clemente Canepari, 5. Oriani, 6. Ernesto Azzini.

Ad accendere la fantasia del piccolo Libero, però, è un piemontese: Giovanni Gerbi di Asti, *Il Diavolo Rosso*. <Gerbi era bello e terribile come Lucifero>, scriverà Vittorio Varale. A Libero, più che dall'Inferno, sembra uscito dal mondo delle fiabe. Ha la maglia rossa come il fuoco e occhi da lupo. I cantastorie lo cantano agli angoli delle strade: <Gana e Galetti hinn di brav curidor / ma se vedèn el Gerbi ghe ven el rafredur>.

Nelle memorie Ferrario scrive: <Come prima figura sportiva di allora mi colpiva quella del bell'atleta che ha entusiasmato l'Italia tutta con le sue prodezze, voglio dire: Giovanni Gerbi, l'astigiano dalla maglia color del fuoco e dai garretti d'acciaio. Forse quest'uomo è stato quello che con le sue prodezze ha fatto covare in me tanta ammirazione prima e fatto germogliare poi il desiderio di darsi allo sport della bicicletta>.

Libero sogna di vederlo in carne ed ossa e di toccarlo. Gerbi è circondato dalla leggenda. Il 12 novembre 1905 aveva vinto il primo giro di Lombardia, dopo un assolo di 205 chilometri, con 40'45" su Rossignoli e Ganna.

Gerbi non è veloce. Per vincere, deve arrivare solo. Così inventa incredibili machiavelli. Maestro nel trovare scorciatoie. Meticoloso nel seminare i chiodi. Una volta, con una gomitata malandrina, si liberò di Cuniolo, facendolo finire in un canale. Quando si correva di notte, aveva un complice che lo aspettava in un punto concordato: Gerbi scattava, passava solo, poi il complice - travestito da carabiniere del Re, da vigile urbano, da pompiere - deviava gli inseguitori sulla strada sbagliata. Gerbi è Ulisse in bicicletta. La sua corsa è trama. Nel giro di Lombardia del 1907 in avvio c'erano lavori stradali e il gruppo doveva sfilare in fila indiana: lì Gerbi entrò in testa, seguito dall'amico Chiodi, che rallentò quanto basta. Gerbi arrivò al passaggio a livello di Busto con cento metri di vantaggio. Dopo che era transitato, il casellante, complice, abbassò la sbarra. I suoi tifosi impedirono ai francesi di scavalcare l'ostacolo. Quando, con la forza del gruppo, ci riuscirono, furono appiedati dalle forature. Gerbi aveva fatto mettere delle strisce chiodate attraverso la strada! Poi aveva comprato tre corridori, che col treno, lo aspettavano lungo il percorso per fargli da allenatori, battendogli il passo. Infine aveva pagato gli stradini affinché, nel tratto finale, dopo Monza, dopo il suo passaggio, versassero ghiaia sulla banchina dove pedalavano i corridori. Arrivò solo con quasi 40' di vantaggio, ma fu retrocesso all'ultimo posto e squalificato per due anni.*

Alla vigilia della Tre Coppe di Parabiago del 1909 il piccolo Libero vede Gerbi seduto al Caffè Centrale e se lo mangia con gli occhi. Gerbi gli fa l'occholino e gli chiede se va a comprargli *La Gazzetta dello Sport*. <Subito!> risponde Libero, felice di quell'onore. Prende il ventino* che il campione gli allunga e corre dal giornalaio. Torna di volata col giornale e tre soldi di resto. Basta il <Grazie> del *Diavolo Rosso*, accompagnato da un sorriso, per illuminarlo. Nelle memorie Libero racconta: <Gerbi volle ch'io trattenessi i tre soldi di resto ed io, per quanto piccolo, quasi me ne offesi. Capirete, fare un favore a Gerbi e in più ricevere un compenso...>.

Quel 18 aprile Gerbi fa corsa di testa. La selezione è violenta. Lo stato pessimo delle strade causa molte cadute. A Como l'avanguardia è formata da sei corridori: Gerbi, Cuniolo, Galetti, Ernesto Azzini, Cittera, Clemente Canepari. Poi perdono contatto Azzini e Canepari. A pochi chilometri dal traguardo cade Cittera.

Gerbi non riesce a staccare né Galetti, né il suo rivale storico Cuniolo. Tre fuoriclasse lottano così per la vittoria. Cuniolo, detto *Manina*, una folgore, vince con venti metri su Galetti e Gerbi.* E il piccolo Libero scopre il sapore amaro della sconfitta.

Parabiago è fiera della sua corsa. La gente ama il ciclismo, infiammata dai corridori della zona: Pierino Albini,* da Arconate, Cesare Zanzottera, da Busto Garolfo, Domenico Cittera da Legnano. La Tre Coppe è la sfolgorante vetrina della città. È il regno degli assi.

Il 24 aprile 1910 Libero vede arrivare i campioni francesi. Su un percorso di 290 km, però, l'astuto Galetti trafigge il guascone Dortignacq, Omer Beaugendre, e Maurice Brocco. Ganna, vincitore del primo Giro d'Italia, si piazza sesto.

L'8 agosto 1911 Libero ammira anche Giovanni Rossignoli, *Baslòt*, leggendario ciclista che si era imposto nella Seicento Chilometri del 1903 con 5 ore di vantaggio; fortissimo, avrebbe vinto il primo e il terzo Giro d'Italia se fossero stati a tempi.* Quel giorno, però, Galetti fa il bis arrivando solo con 9' su Giovanni Cocchi. *Baslot* finisce ottavo, a 22'.

Nel 1912 la Tre Coppe non si fa più. E Libero impara ad andare in bicicletta. Prima infilandosi in mezzo al telaio in precario equilibrio. Poi ballonzolando sopra la canna. E mamma Maria deve curare sbucciature e rammendare strappi. Ferrario racconta nelle memorie: <Era l'epoca in cui i miei fratelli maggiori avevano conseguito la licenza tecnica e il mio buon padre regalò loro una magnifica bicicletta che doveva essere una "Gerbi" ed io, quando mi era concesso (ciò accadeva purtroppo di rado), vi montavo sopra e via di gran carriera fino a quando poi non scendevo più morto che vivo anche perché dovevo arrangiarmi a pedalare stando in qualche modo a cavalcioni della canna superiore; ciò nonostante su quella bicicletta io avrei voluto vivervi sopra>.

La bicicletta è la chiave magica che gli fa scoprire il mondo.

- Ganna si è piazzato quinto nel 1908, Pavesi sesto nel 1907, Rossignoli decimo nel 1908.
- *Il Secolo* di Milano del 21 maggio dedica 18 righe alla gara di Pavia sotto il titolo <Corsa di velocipedi>.
- I velocipedisti milanesi non potevano gareggiare a Milano perché il sindaco Belinzaghi, con una grida, aveva bandito i velocipedi dalle vie cittadine.
- A furor di popolo la squalifica fu ridotta a sei mesi.
- *Ventino*, moneta da venti centesimi del Regno d'Italia.
- Il 7 novembre 1909 Cuniolo brucerà allo sprint i fuoriclasse francesi nel giro di Lombardia più affollato della storia con 355 partenti.
- Albini è un talento. Sale per due volte sul podio del Giro. *Latin-lover* impenitente: un giorno, in corsa, fu visto uscire da un fienile inseguito da un contadino munito di forcone.
- Il Giro fino al 1914 è a punti. Se fosse stato a tempi nel 1909 Rossignoli avrebbe vinto con 23'34" su Galetti e 36'54" su Ganna. Nel 1911 avrebbe vinto con 34' su Galetti e 3 ore 13' su Gerbi.

===4. La Grande Guerra=====

Parabiago ha 8540 abitanti quando scoppia la Prima Guerra Mondiale. Mamma Maria, in lacrime, vede partire per il fronte i figli Piero e Roberto. Libero, 14 anni, è troppo giovane per essere richiamato alle armi.

La guerra è nei versi crudi di Ungaretti, scritti sul San Michele. Come lui, anche Piero e Roberto sono giovani in bilico. Provano le stesse sensazioni del poeta: <Si sta come / d'autunno / sugli alberi / le foglie> (*Soldati*). La notte nella trincea affollata è solitudine: <Mi vedo / abbandonato nell'infinito> (*Un'altra notte*).

La guerra è nei cuori delle madri. Nelle loro disperate preghiere. Nell'attesa spasmodica di una lettera. Le madri <si illuminano d'immenso> solo il giorno del ritorno.

La morte, con le sue ali nere, semina dolore dovunque. Dei 680mila caduti italiani, 142 sono di Parabiago. Periti sul Carso, sull'Isonzo, sull'Adamello e sull'Ortles, sulle Dolomiti e sul Piave. Giovani, quasi tutti soldati semplici. Carne da cannone.

Libero resta a casa e aiuta papà Carlo nel commercio di vini. Pedala sulla bicicletta dei fratelli. Trema pensando a loro. La bici è il suo tiramisù. Scrive nelle memorie: <Il lavoro non era poco, ma io ero instancabile e trovavo anche il tempo per montare sulla mia diletta bicicletta che tanto adoravo>.

Il ciclismo non è morto con la guerra. Anteo Carapezzi organizza gare al Velodromo Sempione. E si corre anche su strada. Se il Giro d'Italia si ferma per quattro anni, il Lombardia continua e offre protagonisti nuovi. Tra loro una donna: Alfonsina Strada.*

La Grande Guerra si porta via tre vincitori del Tour: Faber, Lapize e Petit Breton. E Carlo Oriani, vincitore del Giro. Nella ritirata di Caporetto, saltati i ponti sul Tagliamento, Oriani aveva guadato il fiume. Faceva freddo. Fu trovato in una stalla in stato di semi-incoscienza, scosso da febbre altissima. Messo su una tradotta, fu mandato al sole di Caserta. Lì, il 3 dicembre 1917, era spirato a 29 anni.

Nei giorni di Caporetto Libero Ferrario, 16 anni, pedala per quella che Gadda nell'*Adalgisa* invocherà: <Oh confortevole aura, salubre terra e clima dell'Olonza e del Lambro!>.

Si segnala a Parabiago per un episodio che, passando di bocca in bocca, trasmuta in leggenda. Un bue ribelle semina il panico. Ferrario, 17 anni, lo affronta a mani nude e lo doma. Diventa la riedizione moderna della settima fatica di Ercole, che domò il toro di Creta.

Quando Libero ottiene la licenza tecnica, riceve in regalo una bicicletta. È di seconda mano, ma gli sembra più bella della Bianchi di Tano Belloni. Nelle memorie scrive: <Su questa mia macchina personale passavo la maggior parte delle giornate ed ebbi così campo di combinare con gli amici diverse gite nelle quali ero instancabile e più di una volta ebbi a tornarmene a casa con qualche parte del corpo ammaccata e pesta>.

* Il 4 novembre 1917, nei giorni di Caporetto, Alfonsina arriva 29ma e ultima a 1 ora 34' da Philippe Thys, insieme a Sigbaldi e Augè, che non le cedono il passo. Il 10 novembre 1918, nei giorni della Vittoria, giunge a 23'00" da Tano Belloni con altri sei corridori e il comasco Carlo Colombo, da cavaliere, le risparmia l'ultimo posto.

====5. L'italiano Bertolino lancia il mondiale su strada=====Anversa 6 agosto 1920====

La ripresa è difficile anche per il ciclismo. Prime a scendere in campo sono tre squadre: Stucchi, Legnano e Bianchi. Mario Longhi della Stucchi si assicura Girardengo e il vincitore dell'ultimo Giro d'Italia Alfonso Calzolari. Emilio Bozzi della Legnano punta su Carlo Galetti, il più resistente *routier* italiano, e su Giuseppe Azzini. Erminio Cavadini della Bianchi conferma Tano Belloni e Luigi Lucotti.

Il 16 febbraio 1919, a Genova, la Commissione Sportiva dell'Uvi, Unione Velocipedistica Italiana, annuncia la lista dei 39 iscritti tra i *professionisti*, dei 119 *professionisti juniores*, e dei 303 *dilettanti di prima categoria*, tra cui c'è Alfonsina Strada. Libero non c'è.

Nel 1919 affronta le prime gare come *dilettante di seconda categoria*. Esordisce in una corsa a Canegrate. Fugge con due compagni. Fermato da incidenti meccanici, deve cambiare tre biciclette. Finisce 12mo su una bicicletta da viaggio. La domenica successiva, a Monza, è ottavo su 70 corridori in una corsa di 120 km sui colli della Brianza. Vince Enrico Sala, *Saletta*, che ha disputato tutti i Giri d'Italia.

È un ciclismo austero. Alla vigilia del primo Giro del dopo-guerra *La Gazzetta dello Sport* annuncia che provvederà all'alloggio gratuito nei conventi o nelle scuole per gli isolati o *diseredati*, garantendo a ciascuno un'indennità di 10 lire per le prime tre tappe, di 20 per le tre successive, di 30 per la settimana, ottava e nona.

Alle 5.14 del 21 maggio 1919, da Sesto San Giovanni, 63 corridori, allineati per quattro sul vialone della Villa Reale di Monza, partono per il settimo Giro d'Italia. Con gli assi italiani – Girardengo, Belloni, Azzini, Calzolari, Galetti, Sivocci ... – ci sono 4 campioni stranieri: i belgi Marcel e Lucien Buysse, il francese Marcel Godivier e lo svizzero Oscar Egg, primatista del mondo dell'ora.

Libero divora le cronache di ogni tappa. Rafforza la vocazione per la bicicletta. Pedala in un paese ferito, in una società che fermenta. Compiono forze nuove. Il 18 gennaio 1919 don Luigi Sturzo fonda il Partito Popolare Italiano, che segna il rientro dei cattolici nella politica. In febbraio gli operai ottengono le otto ore lavorative. Gli scioperi dilagano. Nel Centro-Sud il proletariato agricolo occupa le terre. Il 23 marzo, a Piazza San Sepolcro a Milano, Mussolini fonda i Fasci di combattimento. Il 15 aprile gruppi di fascisti, dopo uno scontro con i socialisti, incendiano la sede dell'*Avanti!* a Milano.

La politica divide. Il ciclismo, invece, unisce. Gli amici Garavaglia* e Castelli spronano Libero, che si allena con passione. Santino Ceriani, *Pinella*, gli fornisce una vera bici da corsa. Libero scrive: <La mia gioia era tanta che mi pareva impossibile avere una bicicletta mia, proprio mia>.

È l'anno della Rinascita. Imperversa Costante Girardengo. Il 14 aprile 1918, scattando a Rivalta Scrivia, aveva vinto la Sanremo con un assolo di 205 km, il più lungo della storia della corsa. Poi, però, in ottobre, aveva preso la spagnola e c'era chi pensava fosse un corridore finito. Invece nel 1919 domina. Al Giro si aggiudica 7 tappe su 10 ed è primo con 51'56" su Tano Belloni.

Con Girardengo il ciclismo fiorisce. Nascono corse nuove. Il 22 giugno 1919 ecco la Tre Valli Varesine. Il 6 settembre 1919 ecco la Coppa Bernocchi.

L'Uci, *Union Cycliste Internationale*, intanto, affronta lo scottante tema della riammissione alle corse dei corridori degli Imperi Centrali: Austria, Germania, Ungheria. Il 7 febbraio 1920 a Parigi il delegato italiano Enrico Peila, visto che sono state riprese le relazioni commerciali, chiede di riprendere anche quelle sportive. La sua proposta riceve 32 sì e 32 no, e non passa. Passa, invece, la mozione olandese che consente ai paesi neutrali di riprendere i rapporti sportivi con quei paesi. Invano Peila chiede che anche l'Italia – e qualunque paese lo desideri – possa riprenderli. La sua richiesta viene bocciata.

Non viene respinta, invece, un'altra proposta italiana. Nel congresso di Anversa, il 6 agosto 1920, l'Uci decide di abolire il campionato del mondo dietro motori dilettanti. Uno dei tre delegati italiani, il torinese Luigi Bertolino,* ha l'idea di sostituire quella gara con un campionato del mondo dilettanti su strada. La sua mozione riceve 40 voti a favore, 14 contrari e 10 astenuti.

Si definiscono anche le caratteristiche della corsa: distanza tra i 150 e 200 km; niente allenatori, né *soigneurs*; bici punzonate; un solo rifornimento; arrivo su strada, non su pista; 4 atleti per nazione e 2 riserve. Il mondiale su strada nasce così.

- Il nipote di Angelo Garavaglia, Olindo Bruno (1958), sarà sindaco di Parabiago negli anni 2000-2010.
- I tre sono Enrico Peila, Alfredo Bersani e Luigi Bertolino. Bertolino diverrà vice-presidente dell'Uci nel 1930 e nel 1945-46 dirigerà la federazione italiana.

===6. *Il Ciclone di Boca* e i motociclisti malfidi=====

Libero Ferrario si forma come corridore nel periodo 1919-1922. Gli anni della nascita del fascio, delle squadre d'azione, delle spedizioni punitive, della contrapposizione tra "neri" e "rossi", del comunismo. Anni che si concludono con la marcia su Roma.

Il ciclismo è apolitico. Si combatte in modo leale. Campioni formidabili accendono le folle: Girardengo, Belloni, Brunero, poi Binda.

Ad ispirare Libero Ferrario è Girardengo. Il 2 novembre 1919, chiude la sua eccezionale serie di vittorie, con un capolavoro: vince il giro di Lombardia sotto la neve con un assolo di 170 chilometri.

Libero cerca di emularlo. La prima vittoria la coglie ad Arsago battendo in volata alcuni dei migliori *liberi* lombardi: Artemisio, Rossini, Macchi. In questa "prima", a 5 chilometri dall'arrivo, Ferrario si trova nel gruppetto di testa, con sei corridori. Incitato da Garavaglia, parte e non viene più rimontato. Fa subito il bis a Gozzano: vince il Doppio Giro del Cusio, km 56, viaggiando a 36 km/h intorno al lago d'Orta.

A San Giuliano Milanese, invece, in una corsa di 100 chilometri, fugge con Ugo Bianchi. Stacca il gruppo di 17', ma, cuore tenero, si lascia convincere dal compagno di fuga a lasciargli la vittoria in cambio del primo premio. Un baratto che ripete a Prospiano, favorendo Rossini, che correva davanti alla fidanzata. Garavaglia scopre tutto, s'infuria e lo copre di insulti.

La lavata di capo è salutare. Così Libero riprende ad inanellare vittorie. Vince a Santa Anna di Sesto Calende, 40 km. Fa il bis la domenica successiva a Fagnano Olona in una corsa resa difficile dalla rottura della catena, che lo costringe ad un duro inseguimento. Poi s'impone a Quinzano, 90 km, e a Lonate Pozzolo, 120 km. La sua tenuta è eccellente. La sua autorità negli sprint si rivela micidiale.

La sua strada, però, s'incrocia presto con quella di un grande talento: Domenico Piemontesi, di Boca, frazione di Borgomanero. Più giovane di lui di un anno e mezzo, Piemontesi è un attaccante nato. Il suo motto è <O la va, o la spacca>. Passerà alla storia come *Il Ciclone di Boca*. Libero lo definisce <il più grande e leale avversario dei giorni migliori>.

Il primo incontro tra i due si ha a Briga Novarese in una gara di 60 chilometri. Alla corsa partecipa anche Piralla, un pistard che, prima della guerra, si era piazzato due volte secondo nella velocità ai campionati italiani. Libero è curioso di misurarsi con lui allo sprint. Ma Piralla cade e finisce all'ospedale. Al posto suo lo sfida Piemontesi, che è molto rapido. Libero lo stronca, partendo ai 700 metri.

Piemontesi finisce secondo. Avrà un'eccellente carriera da pro. Vincerà 11 tappe del Giro d'Italia,* il giro di Lombardia, due Tre Valli Varesine, giro dell'Emilia, Milano-Modena, giro di Sassonia. Salirà due volte sul podio del Giro nell'era-Binda. Arriverà terzo nel primo campionato del mondo professionisti del 1927, il più grande trionfo della storia del ciclismo italiano.

Ferrario e Piemontesi infiammano la strada. Corrono e battaglia, seguendo il tam-tam del cuore. Con l'audacia della giovinezza.

Le vittorie sono pietre preziose. Diamanti, rubini, smeraldi, zaffiri, opali. Nessuna è uguale all'altra. Ferrario le colleziona. Vince la Coppa Besnate. Poi la Coppa Cuggiono, su un percorso di 100 km. Quindi la corsa a traguardi di Parabiago, 52 km, e la Coppa Parabiago, 132 km.

Il collezionista di gioielli, però, deve guardarsi dai bari e dai banditi di strada. Libero ne fa presto la prova.

Entrato nell'Unione Sportiva Legnanese, il 10 settembre 1920 partecipa, con i colori rossoneri, alla seconda Coppa Bernocchi. La prima, promossa da Pino Cozzi, finanziata da Antonio Bernocchi, proprietario dell'omonimo cotonificio, mecenate, filantropo e politico,* si era disputata il 6 settembre 1919 sui 130 km. L'aveva vinta Ruggero Ferrario, milanese, di quattro anni più vecchio di Libero, battendo Ugo Bianchi e Primo Magnani.*

Libero è in gran forma. Due giorni prima ha vinto la Corsa di Parabiago, 120 km in circuito. Il percorso della Bernocchi è di 160 km. Libero corre da protagonista. Fugge come un dannato con Tanzi. Al controllo di Angera ha 500 metri sui primi inseguitori. Poi Tanzi fora e si perde indietro.

Ferrario insiste. Passa solo per Gavirate e Cittiglio. Accumula un vantaggio enorme. Prima di Rancio, però, invece di girare a destra, viene indirizzato sulla strada per Luino.

Nelle memorie scrive: <Nel passaggio di Somma Lombardo partii di scatto e staccai tutti, ma giunto al crocevia per la salita del Brinzio, dove avevo accumulato un vantaggio di 12 minuti, anziché indirizzarmi verso la salita, proseguii diritto dietro false indicazioni di alcuni motociclisti che avevano tutte le buone intenzioni per distogliermi dalla gara>.

Solo dopo 5 chilometri scrive *La Gazzetta dello Sport*, dopo 7 sostiene Ferrario, viene fermato dall'auto della Giuria. Torna ai piedi del Brinzio, che il gruppo è già passato. Tragella e Berti scollinano con 2' su Villa, Fiorini e Artemisio e 5' su Libero Ferrario in rimonta. Piove. Ferrario raggiunge e lascia i tre che lo precedono. Ma il suo distacco dai due fuggitivi sale. A Varese ha 7' di ritardo. A Saronno ne ha 6', ma, stanco e sfiduciato, abbandona. Vince Giovanni Tragella, davanti a Berti, con 11' di vantaggio sul terzo, Giuseppe Villa. Tragella entrerà nella storia come direttore sportivo di Coppi alla Bianchi.

Ferrario prova amarezza. Quei motociclisti malfidi gli hanno sottratto il diamante più bello.

* Piemontesi per tre volte conquisterà la leadership del Giro e sarà capoclassifica per 8 tappe: nel '35 indosserà anche la maglia rosa.

* Antonio Bernocchi fu sindaco di Legnano (1901-1902) e senatore (1929-1930), presidente dell'ospedale civile di Legnano e del Football Club Legnano, che portò in serie A nel 1930.

* Ruggero Ferrario e Magnani olimpionici nell'inseguimento a squadre ai Giochi di Anversa 1920.

===7. L'Antartide e il sole africano=====1920-1922===

Ferrario modifica il *Cogito, ergo sum* di Cartesio, in <Pedalo, dunque sono>. Ma la vita regala asperità. Il 1° novembre 1920 la Lombardia è l'Antartide. Fredda, dura, gelata.

Neve dalla sera prima. I prati sono imbiancati. La morsa del gelo scoraggia. Eppure, alle 7.30, Libero, con i compagni dell'US Legnanese, si presenta all'Osteria Isola Fiorentina al via del Piccolo Giro di Lombardia dilettanti, che si disputa dal 1911.

Il maltempo, però, imperversa. Cade la neve. Le temperature sono polari. Si corre, ma il percorso viene dimezzato, ridotto da 180 a 97 chilometri. Il percorso d'emergenza, improvvisato in poche frenetiche ore, è Milano-Saronno-Croce di Varedo-Como-Erba-Milano. Solo 33 temerari prendono il via alle 8.50.

<La gara è stata quanto di più terribile si possa immaginare>, scriverà Emilio Colombo. <Dopo un'ora di marcia le macchine presentavano un aspetto curioso. Sembravano vecchie biciclette preistoriche. I raggi non si scorgevano più, ma i cerchioni, i mozzi, l'ingranaggio centrale, le teste di forcella sembravano, per il nevischio che vi si agglomerava, deformati e cresciuti di mole>.*

La corsa è calvario. Sulla Madruzzo forza Motta. Gli resistono Libero e Ruggero Ferrario, Trentarossi e Coppè. Poi Motta, per guasto meccanico, sparisce. Dopo Erba la catena di Libero si allenta e cade dall'ingranaggio. È costretto a fermarsi. Per il freddo intenso ha mani di marmo. Sciupa minuti e resta staccato inesorabilmente. Coppè forza nel fango. Cede Ruggero Ferrario. Poi anche il quotato Trentarossi.

Libero rimonta. Raggiunge e lascia Trentarossi, che, vinto dal gelo, a Desio abbandona. Poi salta Ruggero Ferrario. Arriva nella scia del battistrada. A quel punto la catena si allenta di nuovo. Deve fermarsi. Le dita gelate sono chele. Non riesce a muoverle. Le sfrega. Poi fuffigna. Invano. Non può riparare il guaio, finché uno spettatore non lo aiuta. Perde 10'. Così arriva secondo, in uno stato così deplorabile che nemmeno gli amici lo riconoscono. L'ordine d'arrivo testimonia la durezza della gara: 1. Antonio Coppè, 2. Libero Ferrario a 12'. 3. Mario Verzeletti a 21', 4. Giulio Locatelli a 27'30", 5. Ruggero Ferrario a 30'.

È l'ultima corsa dell'anno. Poi Libero risponde alla chiamata di leva. Il 23 novembre abbraccia mamma Maria e papà Carlo e parte per Bari. Lì prende servizio presso il Centro Automobilistico. A Bari ha giusto il tempo per ammirare la basilica di San Nicola, nel cuore della città vecchia, poi, dopo solo 15 giorni, viene inviato al 94° Autoreparto di Ancona. Lì trova un comandante amico. Libero gli fa da dattilografo. Chiede e ottiene il permesso di farsi mandare la bicicletta. Venti giorni dopo riceve una bici rossa, inviata dall'amico *Pinella*, e riprende gli allenamenti. Torna alle gare nel Doppio giro di Chiaravalle, culla di Maria Montessori, e finisce terzo.

D'estate viene trasferito a Bari al Centro di Educazione Fisica. Lì ha un permesso permanente per allenarsi. Riesce anche a partecipare al Campionato italiano dilettanti a Roma, ma, nella volata per la vittoria, per una sbandata di Poiani, cade rovinosamente e si rialza sanguinante.

Cerca riscatto nel giro delle Puglie, 667 km in tre tappe: venerdì 16 settembre Bari-Taranto, il 18 Taranto-Foggia, il 20 Foggia-Bari. Partono 49 corridori delle società pugliesi e delle forze militari. Nella prima tappa, 218 km, Libero vede sorgere il sole in riva all'Adriatico. A Mola sfiora una folla felice: eppure lì, nove giorni dopo, l'on. Giuseppe Di Vagno sarà colpito a morte in un'imboscata, primo parlamentare vittima delle squadre fasciste.*

Scopre i trulli che biancheggiano nel verde argentato degli ulivi. Ma quel viaggio delizioso presto finisce. Fora 9 gomme. A San Giorgio resta senza tubolari e deve fare gli ultimi 6 chilometri a piedi sotto un sole africano.

Cerca la rivincita nella Taranto-Foggia. Attacca sulla salita di Massafra. Fugge con De Matteis di San Severo. Vince il premio di traguardo di Altamura. Ma, poco dopo, un chiodo gli si pianta nella gomma, penetrando anche il cerchione. Ripara, ma dopo 500 metri è di nuovo a terra. Resta sprovvisto di gomme e deve aspettare un'ora la vettura Pirelli che segue la corsa. Poi rimonta e arriva ottavo a Foggia a 20' dal primo.

Il Comando di Bari, allora, per la Foggia-Bari, gli invia un camion con i rifornimenti: gomme, bevande e cibo. Poiché al traguardo lo aspettano i commilitoni, Libero vuole vincere. Però la notte sta male. Vomita. Non fa colazione. E va alla scoperta del Gargano.

Semina tutti. Passa solo, tra gli applausi, per Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo. È ormai alle porte di Bari, quando, come successe al grande Petit Breton nel Giro d'Italia del 1911,* si spegne la luce. Crisi di fame. A 2 chilometri dall'arrivo un capogiro lo obbliga a fermarsi. Chiede cibo e bevande al camion al seguito. I commilitoni, però, si sono mangiati tutto. Così due inseguitori lo sorpassano e finisce terzo. Conclude il Giro delle Puglie al settimo posto.

Nel 1922 decolla. Incomincia l'anno con una serie impressionante di vittorie. Si aggiudica la gara d'apertura, la Coppa Carelli. Poi la Targa Chimenti a Bari, il Circuito di Canosa, la Coppa della Casa del Soldato a Bari. S'impone nelle gare di velocità a Barletta e a Trani. È primo nella Coppa Andria e nel Campionato del Corpo d'Armata di Bari.

Si reca a Milano alla finale del Campionato Militare Italiano e la vince, battendo Giorgio Chiusano, Arnaldo Carli* e Alfredo Dinale. Una bellissima vittoria. Gli vale un mese di licenza.

Invece nel Campionato militare a squadre, 150 km sul Circuito del Mugello, deve trascinare un compagno senza catena per 14 chilometri e, a 20 chilometri dall'arrivo, altri due, scoppiati, aggrappati alle sue spalle: finiscono quarti, su venti squadre.

Poi, l'11 luglio 1922, viene congedato col grado di caporal maggiore.

* Emilio Colombo, *La Gazzetta dello Sport* 2 novembre 1920.

* La squadraccia era guidata dal deputato di Cerignola Peppino Caradonna, padre del deputato del MSI Giulio Caradonna

*Il francese Petit Breton era in testa alla classifica a tre tappe dalla fine. Il 2 giugno 1911, nella Sulmona-Bari, 363 km, fu attaccato a turno dai cinque assi della Bianchi, finché non scoppiò. Galetti vinse tappa e Giro.

*Carli, campione olimpico nell'inseguimento a squadre, ai Giochi di Anversa 1920. Dinale lo diventerà a Parigi 1924.

====8. Incrociando Hemingway e Manzoni=====Coppa Bernocchi 1922====
Tornato in borghese, Ferrario trova la prima squillante vittoria il 10 settembre 1922 a Legnano nella Coppa Bernocchi. Il percorso, 145 km, è Legnano-Gallarate-Sesto Calende-Arona-Meina-Lesa-Stresa-Baveno-Gravellona Toce-Omegna-Alzo-Gozzano-Borgomanero-Gattico- Sesto Calende-Gallarate-Lignano.

Ferrario fora a Castellanza. Anche se rientra subito, la giornata sembra infausta. Sul Lago Maggiore piove a dirotto. Il vento increspa le acque del lago. A Stresa Ferrario sfiora il Grand Hotel des Iles Borromees, dove 4 anni prima arrivò Hemingway, convalescente per le ferite rimate sul Piave. Lì lo scrittore ambienterà la parte finale di "Addio alle Armi". Era un giorno piovoso anche quello in cui il protagonista del romanzo, Frederick Henry, giunse in hotel. Però ci arrivò in carrozza.*
Liberio Ferrario, invece, pedala nel fango.

Anche Hemingway pedalava. A Fossalta sul Piave per sei giorni andò in bicicletta in prima linea a portare ai soldati cartoline, cioccolata e sigarette. Lì, verso la mezzanotte dell'8 luglio, l'isolotto in mezzo al fiume, su cui si trovava, fu centrato da un colpo di mortaio. Crivellato da 227 schegge, si caricò sulle spalle un soldato ferito. Mentre cercava salvezza, fu colpito dalla mitragliatrice a un ginocchio e al piede. Si trascinò sulla riva e svenne. Gli diedero l'estrema unzione. Ma si salvò. Hemingway tornerà altre due volte a Stresa. Da lì, con Mary Walsh, la quarta moglie, andrà anche sul lago d'Orta con la Buick azzurra decappottabile. Prima di lui ci va Liberio Ferrario in bicicletta e cerca la solitudine.

Oltre Omegna, dopo aver costeggiato il lago d'Orta, sulla salita di Nonio, allunga. Prende 200 metri di vantaggio. Viene ripreso in discesa. Al controllo a timbro di Borgomanero giunge primo: con lui però ci sono altri 11 corridori. Conduce veloce nella discesa di Gattico. Scavalca il Ticino a Sesto Calende. <Non si sofferma sull'arida sponda>. <Non volge i guardi al varcato Ticino>.* Pedala rapido. Il gruppo si assottiglia. È volata a otto. Ferrario conduce in testa l'ultimo chilometro. Accelera. Si stacca nettamente. Batte il cremasco Serafino Dossena.

È in un momento di grazia. Mostra di saper vincere per distacco. Il 1° ottobre s'impone nella Coppa Airuno, 164 km, che fa il periplo del Lago di Como. Varca l'Adda in avvio, ma non vede, come Manzoni, i Satiri scesi dai monti Orobj che si rinfrescano <col pie' caprigno intorbidando l'onda>.* Non vive lo struggente <Addio, monti sorgenti dall'acque>.* Non è Lucia in fuga. Cavalca come un conquistatore. Stacca tutti sulla Cappelletta. Scollina con 2' di vantaggio. Poi fa 42 chilometri da solo e vince con 6' sul secondo, Cesare Pozzi.

L'8 ottobre, a Salsomaggiore, vince di nuovo per distacco nella III Coppa Ferrario, 155 km, su un circuito da percorrere due volte. Una foratura ne frena la baldanza nel primo giro. Ma nel secondo scatta sulla salita di Pellegrino Parmense. Ultimi a cedere sono Giovanni Tragella, Pietro Nervetti e Walter Nannini. Ferrario resiste al loro ritorno in discesa. Arriva solo sulla pista di Salsomaggiore con 30" su Tragella, 1'03" su Nervetti, 1'27" su Nannini. Lì Ganna, vincitore del primo Giro d'Italia, si complimenta con lui.

Il 12 va in Liguria al Gran Premio Reale di Spezia, 155 km, per professionisti e dilettanti. Stacca tutti in salita. Ha la vittoria in pugno, ma, tradito dalle rotaie del tram, cade a poche centinaia di metri dal traguardo e spezza un pedale. Mentre corre a piedi verso l'arrivo, viene superato da Gino Petri e giunge secondo a 9". Riceve l'ovazione della folla, testimone della caduta, e il dono di una magnifica macchina fotografica.

* Hemingway tornerà nello stesso hotel nel 1927 e nel 1948: si firmerà <an old client>.

* Alessandro Manzoni, "Marzo 1821".

* Manzoni, "Adda. Idillio". 1803.

* Manzoni, "I promessi sposi", cap. VIII.

===9. Vince col nonno di Saronni=====Cremona 13 maggio 1923===

L'Uvi decide che una squadra italiana partecipi al campionato del mondo di Zurigo. Anche Ferrario - passato nel 1923, con Vallazza e Malinverni, alla Gloria di Alfredo Focesi - scende in lizza.

Il 1° aprile conquista la prima vittoria dell'anno nella Cremona-Vernasca-Cremona, 110 km, correndo col pignone fisso. Sulla salita che da Lugagnano in 4 km, con otto tornanti e 250 metri di dislivello, porta alla Vernasca, Ferrario fa il vuoto. Il piacentino Mario Gobbi lo raggiunge nella discesa. Passano insieme da Borgo San Donnino, che è il nome medioevale dell'antica Fidenza.* Attraversano la Bassa parmigiana. Toccano Busseto resa musicale da Giuseppe Verdi. Entrano nell'ancora più musicale Cremona, culla dei meravigliosi violini di Nicolò Amati, Antonio Stradivari e Guarneri del Gesù. Lì la volata di Libero è irresistibile come *Il Trillo del Diavolo* di Tartini. Gobbi finisce a 50 metri. La bici di Libero è ormai uno strepitoso violino.

Il campionato del mondo di Zurigo è a cronometro. Bisogna, quindi, esercitarsi nella corsa contro il tempo. Battuto dalla sfortuna nella Tre Valli Varesine del 10 maggio, tre giorni dopo, Ferrario si presenta alla Cento Chilometri a cronometro a coppie di Cremona con Tito Brambilla, compagno di squadra all'US Legnanese.

Tito, nato a San Vittore Olona, ha 4 anni più di Libero. È un vero amico e un ottimo passista. Avrà una figlia, Giuseppina, che sarà la mamma di Giuseppe Saronni.

Il percorso, nella Bassa è adatto ai passisti: Cremona-San Giovanni in Croce-Casalmaggiore-Bozzolo-Piadena-Cremona. Dopo un avvio veloce, Ferrario patisce una crisi nel tratto tra Bozzolo e Piadena. <Non riesco a respirare>, dirà. Quel malore è un'ombra che si allunga improvvisa sopra la sua scintillante giovinezza. Il compagno di corse Umberto Malinverni dirà che lì si manifesta il mal di petto che avrebbe portato Libero alla tomba.

Libero riscatta, però, quell'eclissi con un finale meraviglioso. Così Ferrario-Brambilla vincono con 4' di vantaggio su Bianchi-Carpani all'ottima media di 37,500 km/h.

Ferrario e Brambilla si iscrivono per primi alla Coppa Crespi, cronometro a coppie di 106 km, organizzata dall'US Legnanese, che passa per Parabiago. Ferrario ci tiene, ma deve dare forfait. *La Gazzetta dello Sport* scrive: <Ferrario Libero che aveva dimostrato nelle ultime gare di non trovarsi nelle sue migliori condizioni fisiche è attualmente indisposto e costretto per qualche tempo ad un riposo assoluto>. A 21 anni, Libero è già un caso clinico.

La tentazione della bici, però, è troppo forte. Così il 19 giugno Ferrario si schiera nella Coppa Gloria, 140 km con la Marcolina e il Brinzio. Lì risorge e stupisce. Passa primo sulla Marcolina con qualche metro di vantaggio. Sul Brinzio cade. Cignoli, Brusatori e Vallazza fuggono veloci. Ma prima di Gallarate, con l'aiuto del lomellino Giuseppe Zenone, detto *Il Lancia*, e di Malinverni, rientra in testa. L'andatura si placa. Altri tornano sotto. Un gruppo forte di venti corridori si presenta alla volata. Ferrario allunga irresistibile e vince con tre macchine di vantaggio sul *Lancia*. Il successo apre il futuro all'ottimismo.

Il Fato, però, tormenta Ferrario anche con modi banali. Il 24 giugno 1923, a Genova, tre forature lo piegano nel campionato italiano dilettanti, che Vallazza, scattato sulla salita del Cremolino, vince con 5'37" sul forlivese Giovanni Del Taglio.

Il 29 giugno Libero cerca la rivincita in Brianza, sul percorso Albiate-Regio Parco di Monza-Santa-Lesmo-Casatenovo-Besana Brianza-Carate Brianza-Giussano-Cantù-Camerlata-Madruzzo-Villa Albese-Erba-Lecco (controllo a firma)-Merate-Arcore-Triuggio-Sovico-Albiate, di 110 km.

Passa nel meraviglioso Regio Parco di Monza, dove, nonostante le proteste degli ambientalisti, da pochi mesi è stato realizzato l'autodromo. Dopo Erba sfiora Longone al Segrino, dove pedalava Gadda ragazzo, e il lago di Pusiano, l'Eupili di Giuseppe Parini. La sua interpretazione è superba. <Primo sulla Cappelletta, primo sulla Cigognola, primo ancora all'arrivo... Ferrario ha veramente "fatto la corsa". È stato un dominatore indiscusso>, scrive *La Gazzetta dello Sport*. <Dopo una momentanea eclisse dovuta a indisposizione, l'astro legnanese ricomincia ora, con la Coppa Gloria e il Circuito Brianteo, a brillare della più viva luce>.*

Il 1° luglio vince dominando anche la Coppa Città di Busto, 140 km col pignone fisso. È primo sulla Cigognola, sulla Marcolina, sul Brinzio e al traguardo di Busto Arsizio. Lascia a 2" Malinverni, a 8" Cignoli, a 23" Brambilla, a 1'07" Brusatori.

<Ferrario è ora trasformato. Scala asperità come, anzi meglio di tutti i suoi avversari, tiene benissimo la distanza anche in prove lunghe e severe; è irresistibile nello spunto finale>, scrive *La Gazzetta*. <Forte, ben costruito, animato dal più grande entusiasmo, Ferrario Libero si sta confermando come una vera speranza dello sport ciclistico italiano>.

<La Coppa Gloria, il Circuito Brianteo, la Coppa di Busto Arsizio sono tre fulgidissime vittorie ottenute allo sprint, dopo aver dominato sul percorso in modo superbo>.* L'ottimismo fiorisce.

* Nel 1927 Borgo San Donnino diverrà di nuovo Fidenza.

* *La Gazzetta dello Sport*, 1° luglio 1923.

* *La Gazzetta dello Sport*, 8 luglio 1923.

====10. Tre vittorie in 12 giorni=====alla vigilia del mondiale=====

L'Uvi tergiversa, mentre le altre federazioni hanno già designato da settimane gli atleti dei mondiali di Zurigo. Solo il 10 agosto c'è l'annuncio: <L'Uvi delibera l'iscrizione ai campionati mondiali che si svolgeranno a Zurigo dei dilettanti Del Grosso Francesco e Guasco Angelo per le prove di velocità; Rivoltini Giuseppe, Vallazza Ermanno, Brusatori Filippo, Magnotti Filippo, Ferrario Libero e Ciaccheri Nello per la prova a cronometro su strada, riservandosi di stabilire quali di questi ultimi dovranno formare la squadra di quattro ammessa a gareggiare nella prova di campionato su strada>.

Ferrario si candida con tre stupende vittorie nello spazio di 12 giorni. Il 5 agosto ad Arluno vince con un'irresistibile volata, la 1ª Coppa Arluno, 123 km, infiammando i suoi tifosi.

Il 12 su un percorso di 135 km, su strade pessime nel tratto Como-Bellagio, domina la 3ª Coppa Città di Cantù. Fa la selezione. Poi semina all'ultimo chilometro i due compagni di fuga Brambilla e Saita. Il quarto, Pizzarelli, arriva a 4'.

Il 16 agosto, a Gorla, c'è l'ultimo test: la 3ª Coppa d'Estate, con il giro delle Grigne. Il percorso è di 166 km: Gorla-Monza-Lecco-Tonzanico-Bellano 202 m-Tartavalle 418 m-Ballabio 675 m-Laorca-Castello-Lecco-Monza-Gorla.

Dopo gli scorci bellissimi sul lago, ecco i calcari verticali. Sulla salita di Tartavalle Ferrario e Vallazza staccano gli altri di forza. Salgono in ambiente alpestre, tra le Grigne e le Alpi Orobie. Visti dall'alto sembrano insetti colorati che seguono un filo di ragnatela. Sopra di loro le Grigne sono intatte. Non ci sono ancora i Ragni di Lecco, né Cassin. Ma l'adolescente Antonia Pozzi sì. Dal cancelletto posteriore della villa di famiglia a Pasturo parte il sentiero che sale verso il Grignone, prati e boschi, sassi e nuvole. <Ho gridato di gioia nel tramonto>, scriverà la poetessa, legata per la vita a queste montagne. Ferrario non grida. Ansima, mentre sale. Davanti alle montagne è una formica. Però fa il vuoto.

Ferrario e Vallazza attraversano Pasturo rapidi come corsari. Scollinano a Ballabio con 2' sui primi inseguitori. Si lanciano a rotta di collo nella discesa su Lecco. Eccoli a Laorca, dove, secondo alcuni, Leonardo avrebbe dipinto la Vergine delle Rocce.

Ferrario non sosta, ma sulla strada dipinge. Passa a volo d'uccello per Lecco. Alternandosi al comando col compagno d'avventura, fila come un diretto verso Monza e Gorla. La volata non ha storia. Il campione d'Italia è secondo a cento metri. I primi inseguitori sono staccati di 8'. È la vittoria fragorosa di un candidato al titolo mondiale.

- Leonardo cita la Grigna nel Codice Atlantico. Disegnò le Prealpi lecchesi dal Cornizzolo al Pizzo dei Tre Signori (Alpi Orobie).

====11. Campionati del mondo su strada: tra Bohr e Falstaff=====1921-1922====

I campionati del mondo di ciclismo si disputano dal 1893,* ma si tratta di gare su pista. Il primo campionato su strada della storia si corre il 4 agosto 1921 a Copenaghen, dove Niels Bohr ha già messo a punto il suo modello atomico, col nucleo centrale che ospita protoni e neutroni, e gli elettroni che ruotano attorno: tra un anno riceverà il Nobel per la fisica.

È una cronometro di 190 km che si corre sull'isola di Sjaelland, la maggiore isola della Danimarca. Primo a partire, alle 9 in punto, è il danese Edmund Hansen. Gli altri seguono a 5' di distanza l'uno dall'altro. Piove e fa freddo. Poi il tempo migliora, ma tira un forte vento. Domina la corsa lo svedese Gunnar Sköld, 26 anni, che viene da Västerås sul lago Mälaren, abituato ai venti del Baltico.*

L'Italia, che, con Luigi Bertolino, ha concepito e lanciato l'idea del campionato del mondo su strada, è assente. Motivo? Secondo i dirigenti federali i risultati dell'Olimpiade di Anversa 1920 – Gay, il migliore, 16mo a 17' – garantivano una figuraccia.

Campionato del mondo 4 agosto 1921(cronometro di 190 km)

1. Gunnar Sköld SVE in 6.18'17" a 30,136 km/h
2. Willum Nielsen DAN a 4'53"
3. Charles Davey GB a 5'28"
4. Fernand Canteloube FRA a 9'52"
5. Ragnar Malm SVE a 11'07"
6. Marcel Huot FRA a 13'43"
7. Georg Frederik Ahrensborg Clausen DAN a 17'56"
8. Algot Persson SVE a 20'49"
9. Marcel Gobillot FRA a 21'00"
10. Henrik Morén SVE a 22'58"
12. David Marsh GB a 27'31"
17. ultimo Arie Krijgsman OLA a 1 ora 17'04"

Classifica per nazioni

1. Svezia 26 ore 8'2"
2. Francia 26 ore 46'19"
3. Danimarca 27 ore 1'

Il secondo campionato del mondo su strada si disputa giovedì 3 agosto 1922 in Inghilterra, a New Brighton, sul Mare d'Irlanda, vicino a Liverpool. Le squadre sono concentrate a Shrewsbury, dove si combatté l'omonima battaglia di cui parla Shakespeare nell'*Enrico IV** e in cui lo scrittore fa scendere in campo anche Sir John Falstaff, l'immortale cavaliere, grasso e ubriacone.

Si gareggia su di un circuito di 80 km, da percorrere due volte, a Nord di Shrewsbury. Primo a partire, alle 8 del mattino, è lo svedese Harry Stenquist, campione olimpico. Poi gli altri prendono il via ogni 3'.

L'Italia non c'è. E non c'è neanche Falstaff. Ci sono solo 13 corridori al via: 4 inglesi, 4 svedesi, 4 francesi e l'olandese Maas. La cosa più bizzarra è che per regolamento i ciclisti devono usare il costume da turista, ben più ingombrante di quello da gara. Questo dà un vantaggio decisivo agli inglesi, abituati a portarlo. Dopo 70 km David Marsh, londinese, 27 anni, che l'anno prima era stato staccato di 27'31" da Sköld, è già in testa. Nemmeno gli svedesi che si sono allenati sul circuito per 12 giorni, riescono ad inserirsi nella lotta per la vittoria. La corsa diventa un campionato britannico. Il migliore degli altri, Sköld, resta giù dal podio.

Campionato del mondo 3 agosto 1922 (cronometro di 161 km)

1. David Marsh GB 5.07'27" a 31,350 km/h
2. Bill Burkill GB a 1'20"
3. Charles Davry GB a 5'27"
4. Gunnar Sköld SVE a 6'25"
5. F. Dredge GB a 6'33"
6. René Paul Marronier FRA a 8'27"

7. Henry-Peter Hansen DAN a 12'03"
8. Sigfrid Lundberg SVE a 12'33"
9. Jan Maas OLA a 14'33"
10. Ragnar Malm SVE a 18'40"
11. ultimo Fernand Coldeboeuf FRA a 21'33"

Classifica per nazioni

1. Inghilterra (unica classificata: nessun altro paese ha chiuso con tutti i quattro corridori). Anche il terzo campionato del mondo è previsto a cronometro. Tutti i partecipanti hanno fatto una preparazione ad hoc. Ma c'è una sorpresa.

* I primi campionati del mondo su pista si disputarono a Chicago l'11 e 12 agosto 1893 con protagonista Arthur Zimmerman, che vinse velocità e 10 km.

* Gunnar Sköld sarà quarto ai Giochi Olimpici di Parigi 1924, ma avrà la medaglia di bronzo di squadra.

* Nella battaglia di Shrewsbury Enrico IV batté i ribelli Percy.

===12. Sorpresa a Zurigo: niente cronometro!=====a tre giorni dal mondiale===
C'è anche l'Italia, finalmente! Assente nelle prime due edizioni, scende in campo nel campionato del mondo dilettanti di Zurigo del 1923.

È la prima manifestazione sportiva dopo la Grande Guerra in cui partecipano Germania, Austria e Ungheria. Bandite dalle Olimpiadi di Anversa, riprendono contatto con i paesi alleati. Il campo è il più completo della breve storia del campionato del mondo.

L'avventura mondiale di Libero Ferrario ha inizio il 17 agosto. Alle 12.05, dalla Stazione Centrale di Milano, sul diretto per Zurigo, via San Gottardo, erano partiti Brusatori, Ciaccheri, Magnotti, Rivoltini, Vallazza, col pistard Del Grosso. Libero, invece, sale sul direttissimo delle 14.25, insieme a Cesare Moretti, campione italiano della velocità.

Gli italiani, con i belgi, sono all'hotel Commercio, condotto dall'italiano Nocetti. I francesi all'hotel Stadhof. I tedeschi all'hotel Saint-Gothard, dove sono ospitati anche i dirigenti dell'Uci e il presidente federale Geo Davidson.

La sera stessa Libero studia con i compagni la carta geografica. Il percorso del campionato del mondo è elementare. Va da Zurigo a Basilea in 82 km, e ritorna per la stessa via. Zurigo e Basilea sono città speciali.

Zurigo è la più popolosa città della Svizzera. Einstein ci ha preso la laurea e ha insegnato fisica teorica. Wagner, fuggito dalla rivoluzione, s'innamorò qui di Mathilde e la moglie Minna lo sorprese in fallo. Qui, aiutato da amici triestini, riparò James Joyce, scappando da Trieste allo scoppio della Grande Guerra. Lenin, invece, complottava con la moglie Nadeshda Krupskaja e preparava la rivoluzione.

Zurigo è una città ciclistica, anche se, al numero 3 della Hildestrasse, non è ancora nato Hugo Koblet, primo straniero a vincere il Giro d'Italia.* Dal 1912 il tessuto cittadino è impreziosito da un diamante, il velodromo di Oerlikon, che vedrà la disputa di 7 campionati del mondo su pista.* Basilea, per numero di abitanti, è la terza città svizzera, dopo Zurigo e Ginevra, ma è la capitale della cultura. Qui morì Erasmo da Rotterdam, che Hans Holbein Il Giovane ritrasse a più riprese. Qui Paracelso fece bruciare ai suoi studenti i testi di medicina di Galeno e Avicenna. Andrea Vesalio, invece, pubblicò il *De Humanis Corporis Fabrica*, il più antico trattato di anatomia. Nietzsche insegnava lingua e letteratura tedesca all'università. Invece Hermann Hesse, da bimbo, dava la caccia alle farfalle.

Non è un percorso piano quello che conduce da Zurigo a Basilea. C'è una rampa che porta da Brugg a Stalden, sul Bözbergpass, 574 m, con un dislivello di 219 metri. Al ritorno la salita da Frick al Bözbergpass, con un dislivello di 233 metri, può essere il trampolino di lancio per chi aspira alla vittoria. Dal culmine, infatti, mancano solo 36 km al traguardo e la strada stretta favorisce gli attaccanti anche in discesa.

Ecco il percorso: Zurigo 407 m – Wettingen – Baden - Siggenthal – Brugg 355 m – Stalden 574 m – Frick 341 m – Eiken – Münchwilen – Mumpf - Mohlin – Rheinfelden – Kaiseraugst – Basilea 260 m e ritorno.

Libero Ferrario lo prova il 18 con Vallazza, Magnotti e Rivoltini. Compiono il tratto Zurigo-Basilea in due ore e mezza, viaggiando a quasi 33 all'ora. A Basilea mangiano. Poi ritornano, effettuando il percorso completo. Un test probante.

Con Vallazza e Magnotti, Libero riprova una seconda volta l'intero percorso. Poi va a ripassare il tratto da Zurigo al Bözbergpass e ritorno. Lì si deciderà la corsa. Controlla tempi e medie.

La vita di Libero è un confronto col Tempo. Nelle vetrine di Zurigo favolosi orologi gli ricordano il detto di Orazio: *Carpe diem*, Cogli l'attimo. Ma la città è ricca di tentazioni. Libero si concede qualche peccato di gola. La cioccolata svizzera è la migliore del mondo.

Zurigo è bella. Libero pedala curioso per le sue strade. Passa davanti allo Stadttheater. Sul lungolago osserva i battelli che vanno sulle isole. Va a vedere il Grossmünster, il duomo famoso, e l'abbazia di Fraumünster, che non è ancora stata abbellita dalle vetrate di Chagall. Ma non ha molto tempo per il turismo. Il campionato del mondo richiede una preparazione minuziosa. Libero è come il chirurgo che deve affrontare un'operazione difficile.

Le nazioni in lizza sono 12: Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Inghilterra, Italia, Olanda, Polonia, Svezia, Svizzera, Ungheria. Per l'esordio nel campionato del mondo su strada c'è anche il presidente federale Geo Davidson.

George Davidson è scozzese, nato nel villaggio di Letham il 6 settembre 1865. Il padre, attivo nelle forniture navali, trasferì a Genova la famiglia nel 1873. Geo crebbe con la passione della bicicletta. Gareggiava per la Società Ginnastica Ligure Cristoforo Colombo. Il 4 agosto 1886, sfolgorante di gioventù, vinse il campionato italiano di resistenza per bicicli sul percorso Busalla-Santa Giuletta (PV) e ritorno, 120 km. Tre giorni prima, all'Acquasola, era stato battuto solo da Adolfo Mazza nel campionato di velocità.

Sportivo appassionato, nel 1913 Geo Davidson divenne presidente del glorioso Genoa Cricket & Football Club. Fu lui ad ingaggiare, strappandolo al Milan, Renzo De Vecchi,* *Il Figlio di Dio*. Ancora oggi il suo prezioso biciclo si può ammirare nella sede del Genoa.

Davidson continuò ad amare la bicicletta. Così nel 1915 fu eletto anche presidente dell'Uvi. I corridori lo chiamano *Papà Geo*. È un vincente. Col Genoa ha vinto uno scudetto nel calcio e due nella pallanuoto.

A Zurigo Libero si sente a suo agio. All'Hotel Commercio è trattato con i fiocchi. Davidson e il Cav. Varetto ogni sera verso le 21.30 gli augurano la buona notte. L'approccio alla gara è tranquillo. Ma viene sconvolto da un annuncio.

Il campionato del mondo dilettanti è previsto a cronometro, come nelle prime due edizioni.

Mercoledì 22 agosto, però, a tre giorni dalla corsa, l'Uci e il Comitato Organizzatore, di comune accordo, decidono di cambiare: il campionato del mondo non sarà a cronometro, ma in linea. Due fattori hanno portato a questo stravolgimento: i 4 passaggi a livello e l'alto numero di iscritti, 48.

L'inviato della *Gazzetta dello Sport* Federico Troschel osa scrivere: <Le nostre chances, già buone, si annunciano assolutamente di primo ordine>.*

* Koblet nascerà il 21 marzo 1925. Vincerà il Giro del 1950 davanti a Bartali.

* Il primo si disputa dal 18 al 26 agosto 1923. Moeskops vince la velocità professionisti, il francese Lucien Michard quella dilettanti. Il 26 lo svizzero Paul Suter s'imporrà nel mezzofondo.

* Renzo De Vecchi esordì nel Milan a 15 anni e in nazionale a 16. Davidson lo acquista a 19 anni per 24mila lire. Resta presidente del Genoa fino al 1920.

* Federico Troschel, *La Gazzetta dello Sport*, 24 agosto 1923.

===12. Si corre con il campanello=====

Le speranze s'intrecciano ai sogni. Troschel scommette 3 lire con Gaston Bénac, inviato de *L'Auto*, puntando su Libero e, bluffando, gli dice: <Ferrario marcerà dall'inizio alla fine ai 38 all'ora. Non c'è nessun altro in grado di batterlo a parte Girardengo>.*

I belgi puntano su Hoevenaers, che considerano il nuovo Marcel Buysse, e, in caso di arrivo allo sprint, su Daghelinckx. Il leader degli olandesi è Maas, che ha vinto spesso in Belgio. I danesi, allenati da Thorvald Ellegaard, sei titoli mondiali nella velocità, lavoreranno per Nielsen. La Svezia ha due eccellenti carte: Sköld, vincitore nel 1921, e Malm. Tra gli inglesi Marsh, primo nel 1922, cerca la doppietta. I tedeschi sperano in Kroll e Röser.

Gli svizzeri hanno assi di valore mondiale come Oscar Egg e i fratelli Suter, ma sono professionisti. La squadra che presentano è babelica: tre corridori parlano solo tedesco, Antenen solo francese e il ticinese Bruno Masoni solo italiano. La stella è Othmar Eichenberger. Viene da Gränichen, culla dei fratelli Suter, nel Canton Argovia, Svizzera tedesca, dove si svolge in gran parte la gara. Corre sulle sue strade. Sembra un predestinato.

Favoriti, però, sono i francesi, che presentano la squadra del Velo Club de Levallois, diretta da Paul Ruinart, una vecchia volpe, che guiderà i transalpini ai Giochi Olimpici dal 1920 al 1936, collezionando medaglie d'oro. I francesi hanno due punte pericolosissime: Souchard e Leducq. Achille Souchard, 23 anni, oro olimpico di squadra ai Giochi di Anversa del 1920, è il campione di Francia dilettanti 1922 e 1923. Il 23 agosto 1925 diventerà anche campione assoluto di Francia su strada, staccando, sui 100 km a cronometro, di 2'50"1/5 il favorito Francis Pélissier, di 3'53" Bellenger e di 7'18" il grande Henri Pélissier. L'anno dopo, il 22 agosto, si ripeterà viaggiando alla media-record di 34,878 km/h, lasciando Francis Pélissier a 1'19" e Le Drogo a 3'59".

André Leducq, 19 anni, è l'astro nascente. Campione francese junior del 1922. La sua classe è purissima. Nel 1924 vincerà il titolo mondiale dilettanti e l'oro olimpico di squadra. Professionista, metterà nel palmarès due Tour e 25 tappe, la Roubaix e la Parigi-Tours.

La formazione della squadra italiana viene decisa solo mercoledì sera, a meno di tre giorni dalla gara. Corrono: Ferrario, Vallazza, Ciaccheri e Magnotti. Giovedì mattina Ferrario viene convocato. Racconta nelle memorie: <Due giorni prima della gara Davidson, che si trovava ancora a letto all'Hotel Sankt Gothard, mi fa chiamare e mi dice: "Senti Ferrario, voglio farti una raccomandazione, per il Campionato voglio che partecipi tu, con Magnotti, Vallazza e Ciaccheri...Mi raccomando...Guarda che ci tengo immensamente alla vittoria collettiva, ma maggiormente a quella individuale, perciò...a voi>. <Compresi che quel signore parlava col cuore ed io ebbi campo di intravedere quanto fosse grande questo suo desiderio. Gli risposi che anche noi avevamo buone speranze e che avremmo fatto il possibile per accontentarlo>.

Ferrario è il più giovane della squadra italiana: ha 22 anni. Ha l'audacia e la fragilità della giovinezza. Gli altri tre sono: Luigi Magnotti, 28 anni, da Boffalora sopra Ticino, Nello Ciaccheri, 30 anni, da Bagno a Ripoli, e il campione italiano Ermanno Vallazza, 24 anni, da Boca. Una squadra forte. Ciaccheri e Vallazza lasceranno il segno anche tra i pro.

Ciaccheri il 6 maggio ha vinto la Coppa Caivano, 170 km, staccando Bottecchia di 7'. Si piazzerà quinto nel Giro d'Italia del 1925. Vincerà il giro di Toscana, la Milano-Modena e per due volte il giro della Provincia di Reggio Calabria a tappe, che tra gli organizzatori ha Salvatore Quasimodo, Nobel della Letteratura 1959. Vallazza sarà assunto dalla Legnano, come gregario di Binda e Brunero. Fortissimo, finirà per due volte quarto al Giro d'Italia, dietro ai suoi capitani, e per due volte terzo nei giri di Lombardia, vinti da Binda.

Fatte le scelte, Filippo Brusatori, da Lonate Pozzolo, che aveva vinto la Tre Valli Varesine con 2'05" di distacco, se ne torna mesto in Italia. Rivoltini resta come riserva. Gli italiani sono circondati dal tifo affettuoso degli emigrati del Canton Zurigo, che assediano l'hotel, chiedono autografi, sventolano tricolori.

Il venerdì riposo assoluto per tutti. Per sciogliere la tensione, Geo Davidson porta la squadra in battello sul lago di Zurigo. Non è l'arca di Noè, né la Beagle di Darwin, né il Pequod di Capitan Achab. È solo una barca carica di sogni.

Sul lago di Zurigo Thomas Mann era venuto in viaggio di nozze con la moglie Katja. In effetti anche questo è un viaggio di nozze: a Zurigo l'Italia sposa per sempre il campionato del mondo su strada. Tra i testimoni di nozze c'è Focesi. È giunto il giorno prima su una veloce Alfa Romeo, attraverso il San Gottardo, con la moglie, Artemisia Gerbi, sorella del *Diavolo Rosso*, e il padre di lei Giuseppe, l'oste che un tempo usava il bastone col figlio riottoso.

Troschel garantisce che nella squadra italiana c'è <il massimo accordo>. Scrive: <Dei quattro nostri corridori, i quali indosseranno per la circostanza la faticosa maglia azzurra crociata, * Ferrario Libero è quello che richiama la maggiore attenzione da parte dei competenti, sia per i suoi requisiti estetici come per l'impressione prodotta in qualche seduta di allenamento. Il legnanese è indubbiamente fra i quattro nostri rappresentanti il più completo e di questo avviso sono gli stessi suoi compagni, i quali, pur essendo decisi a difendere con accanimento le proprie *chances*, per conseguire la vittoria collettiva si adopereranno a favorite il valoroso *coequipier* per il trionfo individuale>.*

Nel caso di arrivo del gruppo dei migliori, Troschel, scrive: <è tutt'altro che improbabile che la vittoria possa arridere a Ferrario Libero, il quale, in virtù delle sue eccezionali risorse fisiche e morali, non dovrebbe avere nel gruppo sopra menzionato, avversario capace di dominarlo allo sprint>.

Alla vigilia della corsa c'è un incidente diplomatico. Gli organizzatori hanno bandito i giornalisti dal percorso. Gli inviati sono troppi, dicono, e le quattro vetture ufficiali sono riservate ai commissari, che devono vigilare sulla regolarità della gara. Dopo una vibrata protesta, le vetture ufficiali salgono a sei e su due di esse trovano posto i giornalisti, uno per nazione. Gli altri stanno al traguardo.

Nel tardo pomeriggio di venerdì Ferrario va con i compagni a far punzonare la bicicletta. I punzoni sono messi alla forcella, al telaio e ai raggi delle ruote, in modo che il cambio di ruota sia impossibile. Viene imposto anche il campanello. Magnotti lo applica sotto la sella. Poi c'è l'estrazione del numero di partenza. Libero prende l'8 e parte in prima fila. Vallazza ha il 22, Ciaccheri il 25, Magnotti il 38. I giornalisti stranieri provano a intervistare gli italiani. Gli esiti sono modesti. Magnotti parla con loro in dialetto boffaloresse.

I nostri hanno la maglia blu con lo stemma reale dei Savoia sul petto. I tedeschi hanno l'aquila nera su maglia bianca e rossa. Belgi, svizzeri e francesi sfoggiano la maglia nazionale. I tedeschi destano curiosità: usano biciclette da pista con freni a contropedale.

Che cosa pensano i corridori del percorso? Belgi e inglesi trovano il fondo stradale pessimo. Per i tedeschi è addirittura orribile. Per gli svedesi, educati alla pianura, il percorso è troppo duro. Per gli italiani è fattibile. Francesi e olandesi lo trovano bello.

La corsa in linea, certo, penalizza svedesi, danesi, inglesi più abituati a correre contro il tempo. Libero Ferrario, invece, nel segreto del cuore, si rallegra.

Zurigo è una città veloce. Sarà qui, al Letzigrund, che il tedesco Armin Hary, il 21 giugno 1960, correrà i 100 metri in 10"0, primato del mondo. E qui al record del mondo dei cento arriveranno poi Carl Lewis, 9"93, e Asafa Powell, 9"77.

Libero ama la velocità. Sogna di essere il più veloce del mondo. Ha studiato il vialone d'arrivo. Giovedì ha terminato l'ultimo allenamento con alcuni scatti su quel rettilineo. Già immagina la volata.

* Gaston Bénac, *L'Auto*, 25 agosto 1923.

* *La Gazzetta dello Sport* costa 20 centesimi. Con 3 lire ne compri 15.

* Con la croce sabauda: bianca in campo rosso.

* Federico Troschel, *La Gazzetta dello Sport*, 25 agosto 1923.

===13. Il giorno storico: 25 agosto 1923=====

Alle 10 in punto esplose il colpo di pistola. Libero si alza sui pedali e va sotto la pioggia battente. La corsa è un gorgo che inghiotte. Lo trascina subito nella battaglia.

L'inizio è rapido. Lo sciame multicolore del gruppo segue il corso della Limmat, emissario del lago di Zurigo. A Wettingen, dopo 18 km, si sfiorano i 40 all'ora. La strada è scivolosa. Le ruote pattinano sul fango. La prima caduta è del danese Mannsson, che resta staccato.

Ferrario sfiora il Casino di Baden, famosa città termale, che Tacito chiamava *Aquae Helveticae*. Lì smette di piovere. Allora Libero si toglie la protezione di fortuna: butta lungo la strada i fogli di carta oleata. Supera il ponte sulla Reuss. Guida da maestro la bicicletta sulla strada sassosa. Ma la media è troppo alta.

Nella prima ora sono stati percorsi 32,300 chilometri. Libero nelle memorie rivela le sue difficoltà: <Molti hanno già ceduto ed io faccio capire a Vallazza che, se l'andatura si dovesse mantenere così elevata, dovremmo cedere, poiché il nostro rapporto di metri 5,45 è troppo misero in confronto dei 7,05 del danese Nielsen, che tira come un dannato>.

Lo salva la salita al Bözbergpass nel massiccio del Giura. Il passo collega la valle dell'Aar con la Fricktal, Brugg con Frick. Lì passava l'antica strada romana che collegava *Augusta Raurica*, la più antica colonia romana sul Reno, a 20 km ad Est di Basilea, e *Vindonissa*, campo romano vicino a Brugg.

A Brugg, 355 metri, Ferrario sfiora la Schwarzer Turm, scavalca il fiume Aar e incomincia a salire. La salita è lunga 7 chilometri. Eichenberger e Ferrario la prendono in testa. Sulle prime rampe perdono subito le ruote austriaci e ungheresi. Anche il danese Arenborg e l'olandese Jacobus si staccano. L'ex-campione del mondo Sköld, invece, si ferma perché ha forato.

Su un tratto più erto Vallazza prende qualche metro di vantaggio. Poi il francese Souchard attacca con violenza e disintegra il gruppo. Leducq lo segue. Si aggregano De Cat, Antenen, Maas e Wambst. La salita per la Bözbergstrasse fa ansimare. Dopo cinque chilometri Maas fora, così restano in cinque al comando. Sono inseguiti da un gruppo di 11 corridori con gli italiani Ferrario, Magnotti e Ciaccheri. Più indietro c'è un altro gruppo con Vallazza, il campione uscente Marsh, i danesi Nielsen e Hansen. Sono gli italiani a condurre l'inseguimento.

Ai Vier Linden, I Quattro Tigli, km 34,518 metri, Ferrario, mentre fatica, ha una visione. Ammira la vista stupenda della valle dell'Aar e, annidato nel verde, scopre il famoso Habsburg, il castello che ha dato il nome alla dinastia degli Asburgo. Prova a riagganciare i fuggitivi, ma non ce la fa.

A Stalden, 574 metri, passa primo De Cat. Dopo 36 km di corsa Ferrario è staccato di 1'. La squadra italiana appare in difficoltà.

Nelle sue memorie Ferrario scrive: <Io e Vallazza tentiamo di prendere il comando ai piedi della salita di Brugg e ci riusciamo dopo non poca fatica. Ottenuto il nostro scopo, cerchiamo di moderare l'andatura e condurre la gara a nostro piacere, ma a metà salita d'improvviso i francesi ed il belga De-Cat partono di scatto e un momento di sorpresa e di indecisione da parte nostra fa giungere questi al culmine della salita con 300 metri di vantaggio. Nella discesa i fuggitivi aumentano il loro vantaggio tanto che a Mumpf il loro vantaggio è salito a quasi due minuti>.

Ferrario guida il secondo gruppo. Però l'amico Vallazza non c'è e questo lo frena. <Partire all'inseguimento è impossibile – racconterò – poiché Vallazza è dietro al nostro gruppo, staccato di una cinquantina di metri; io e Magnotti ci portiamo in coda e lo incitiamo a ricongiungersi ed infatti poco dopo è con noi. Intanto io mi fermo e giro la ruota; lo sviluppo ora è di mt. 6,12 (e non mt. 7,20 come scrisse il giornalista francese su L'Auto parigino per scusare la sconfitta dei francesi all'arrivo)>.

Il giornalista francese è Bénac, che nel titolo del pezzo in cui racconta la gara, scriverà <L'Italie a triomphé dans le Championnat du Monde sur route des amateurs. Les belges et les français sont battus par leurs trop grands développements>. I belgi e i francesi, sostiene, sono battuti dai rapportoni degli italiani.

Mentre davanti Hoevenaers prende il posto di De Cat, staccato in discesa, Ferrario guida gli inseguitori per Effingen, Bözen, Hornussen e Frick. Qui, nel 1961, saranno trovati i resti di un

Plateosaurus, un dinosauro erbivoro vissuto oltre 200 milioni di anni fa. Quel bipede antico correva. Ferrario è più veloce di lui.

Prima del passaggio ai 60 km, a Möhlin, Ferrario viene raggiunto dal terzo gruppo con Vallazza. I quattro italiani, così, si ritrovano insieme. E Ferrario, lo sguardo corruciato, subito accelera. Galoppa rapido per Eiken e Münchwilen, Rheinfelden e Kaiseraugst. Incontra il Reno, che, maestoso e superbo, è già uscito dal lago di Costanza. È proprio come lo vide il poeta romantico Heinrich Heine: <ruhig fließt der Rhein>, "il Reno scorre tranquillo".* La corsa, invece, è nevrotica. Si combatte fieramente.

A Rheinfelden, a 15 km da Basilea, i cinque di testa – Souchard, Leducq, Wambst, Hoevenaers e Antenen – mantengono il vantaggio di 2'. Souchard e Leducq sono due assi, ma anche gli altri tre non scherzano.

Rik Hoevenaers, figlio d'arte,* ai Giochi di Parigi 1924 collezionerà 3 medaglie olimpiche. L'anno dopo diventerà campione del mondo dilettanti a Apeldoorn, in Olanda. Suo figlio Jos sarà grande protagonista in Italia.*

Georges Wambst, 21 anni, soprannominato *Le Frelon*, Il Calabrone, è il più forte di quattro fratelli corridori: gli altri sono Auguste, Charles e Fernand.* Ai Giochi di Parigi 1924 prenderà la medaglia d'oro di squadra. Vincerà 5 Sei Giorni e diventerà campione di Francia di mezzofondo.

Anche George Antenen, 19 anni, tira con vigore. Collezionerà tre titoli svizzeri su strada, uno da dilettante e due da professionista. Sposerà la sorella di Kastor Notter, che, a sua volta, conquisterà 3 titoli di campione svizzero su strada. Suo figlio Charles Antenen, giocherà per 14 anni nella nazionale rossocrociata di calcio: sarà in campo a Basilea, il 23 giugno 1954, nel clamoroso 4-1 che butterà fuori l'Italia dalla Coppa Rimet.*

Sono cinque campioni al comando. Eppure, sotto la spinta formidabile di Ferrario, ora gli inseguitori guadagnano terreno. Ben spalleggiato da Magnotti e Vallazza, Ferrario dà spettacolo, nonostante il vento contrario.

Si vede venire incontro Basilea, mollemente adagiata sulla riva del Reno. È la culla di Jakob e Johann Bernoulli, matematici insigni. Anche Ferrario, mentre pedala, sta studiando una curva, ma è ben più ardua della *lemniscata di Bernoulli*,* che rallegra il primo anno di università di matematici e ingegneri. È la curva che porta alla vittoria.

Ora l'ansia è passata. Libero è sicuro di sé. Al rifornimento di Birsfelden, presso Basilea, il vantaggio dei cinque al comando è ormai sceso a 50". Ferrario li incrocia che ripartono per il ritorno. Non si lascia vincere dalla frenesia. Si ferma. Fa rifornimento con calma, mentre il meccanico Righi mette olio sulla catena e sui mozzi della bicicletta.

Gli 82 km sono stati percorsi in 2 ore 39', alla media di 31 Km/h. Quando riparte, Ferrario si mette in testa al gruppo inseguitore. Viaggia ai 40 all'ora. Una inesorabile macchina trita-secondi. Il gap cala rapidamente. <Nei pressi di Schweizerhalle avviene il ricongiungimento specialmente per merito di Ferrario, che dopo l'indecisione dell'inizio è stato brillante ed efficace>, scrive *Il Corriere della Sera*.

Il ritmo si placa. Altri rientrano da dietro. Si forma un gruppo compatto. Ed è l'Italia ora a mettersi al centro della trama. Cinque chilometri dopo Schweizerhalle, infatti, una maglia azzurra allunga: è Magnotti. Acquista in breve 500 metri di vantaggio. Vallazza cerca di raggiungerlo, ma Ferrario lo convince a rallentare per non danneggiare la fuga del compagno. Allora i francesi lanciano la controffensiva: Souchard, Leducq e Wambst tirano a tutto vapore.

All'uscita di Rheinfelden, su una rampetta a 60 km dall'arrivo, allunga Leducq. Ferrario e Vallazza lo inseguono. Il loro sforzo è spezzato da una caduta. Nelle memorie Ferrario scrive: <Vallazza mi sta a ruota, e su una curva fatta troppo forte io non riesco a tenere la strada tanto che finisco in un fosso e Vallazza mi viene sulla testa, seguendomi nel capitombolo>.

Leducq sparisce. Anche il gruppo inseguitore scappa via. Ferrario e Vallazza lo riacciuffano con un furioso inseguimento. Allora il gruppo, composto da 16 uomini, è tirato da svizzeri e inglesi, mentre italiani e francesi, che hanno davanti Magnotti e Leducq, non collaborano. Libero può ammirare il

Reno, che gli corre incontro festoso, senza subirne la malia. Non scorge, infatti, Lorelei, la bellissima sirena di Heine, appostata sulle rocce, che seduce i naviganti e li porta al naufragio. Prima di Stein Leducq raggiunge Magnotti. I due si alternano al comando e tirano con vigore. A metà della salita di Stalden, però, Leducq attacca. Un'accelerazione bruciante. Magnotti cede. Poi a poco a poco si riporta sotto. Al secondo scatto viene staccato. Lotta fieramente. Scollina a solo 50 metri da Leducq. Questi, però, si lancia in discesa ai 75 all'ora e fugge imprendibile. Mancano 36 km al traguardo.

La corsa è bellissima. Leducq infiamma la strada. Dietro infuria la battaglia. Si viaggia ai 40 all'ora col vento a favore e col tempo che si è rimesso al bello. Dal gruppo allungano Antenen, Souchard e Ferrario. Antenen rinviene ad andatura vertiginosa, spingendo un grande rapporto, con Souchard, che, per il gioco di squadra, non collabora.

Ferrario, fermatosi a cambiare rapporto, resta indietro. Ai Vier Linden la vista dell'Habsburg gli ricorda che gli Asburgo sono partiti di lì per conquistare il mondo. Ricorda Carlo V e il suo <impero dove non tramonta mai il sole>. Anche Ferrario vuole conquistare il mondo. Habsburg vuol dire Castello del Falco e Ferrario plana come un falco verso Zurigo.

Antenen e Souchard si portano su Magnotti. All'entrata di Baden, Leducq ha solo cento metri di vantaggio. Poco dopo, a 17 chilometri dal traguardo, è raggiunto. Subito sul quartetto di testa – Leducq, Magnotti, Souchard, Antenen – piomba Ferrario, seguito da Eichenberger, Vallazza e Wambst. Quest'ultimo, sfinito, cede. Così, a 15 km dal traguardo, sono in sette al comando: tre italiani, due francesi e due svizzeri.

La corsa è musicale. Ferrario entra in questa fase cruciale con l'autorità di Chopin al pianoforte nell'Eroica. Comanda il gioco. E piega la corsa al suo disegno. Dà spettacolo. Velocissimo.

Aerodinamico. Se lo avesse visto Bruno Raschi, avrebbe detto quello che scriverà di Roger Rivière: <Pitturava le curve senza uno sbando, possedeva lo stesso sibilo del vento>.

Nel finale il percorso è piano con lunghi rettilinei. Le ruote girano sul macadam. È il momento dei passisti potenti. Ferrario e Magnotti spingono come locomotive per impedire il rientro di altri corridori.

Le pupille di Ferrario scavano l'orizzonte. Vedono le case di Zurigo correre loro incontro. Lì, cinque anni prima, al Cabaret Voltaire, era stato fondato il dadaismo, il movimento che ribalta l'arte: irriverente nega tutto quello che l'arte ha creato e sostenuto prima. Anche Ferrario vuol ribaltare la corsa.

Mentre il traguardo si avvicina, parlotta con Magnotti. Vallazza, suo compagno di squadra, sa cosa deve fare. Magnotti è di Boffalora sul Ticino, che da Parabiago dista 13 km in linea retta. Sono figli della stessa terra. Parlano la stessa lingua. Tra i due c'è sintonia. Magnotti ha già giocato la sua *chance*. <Ora tocca a te>, gli dice. <Farò il possibile per aiutarti>.

C'è accordo tra gli italiani. C'è orgoglio nazionale. Sono ben decisi a dimostrare, come il Petrarca, che <l'antiquo valore / ne gli italici cor non è anchor morto>.*

L'arrivo è sull'ampio rettilineo della Hardturmstrasse. Artemisia Gerbi è lì con papà Giuseppe. Il cuore batte forte, come quando aspettava sul traguardo *Il Diavolo Rosso*.

I corridori avanzano tra due muri di folla. Disegnano geroglifici colorati sulla strada. Vallazza è al comando a 2 km dall'arrivo, seguito da Magnotti. Terzo è Ferrario. Alla sua ruota come un'ombra è Leducq, che ha dietro Souchard, Antenen e Eichenberger.

Eichenberger, aitante e veloce, è la punta della Svizzera. Si batte davanti alla sua gente. In quest'iliade a pedali è Ettore, seguito sugli spalti da occhi apprensivi.

L'ultimo chilometro è cintato e vi si entra a pagamento. La folla è enorme. Lì Ferrario invita Magnotti a partire, ma quello gli fa cenno di no. <Non ne ho più>, rantola.

Sotto la bandierina verde dell'ultimo chilometro Vallazza aumenta l'andatura. Quando si fa da parte, Ferrario tergiversa un attimo. Il traguardo gli pare troppo lontano. In quell'istante, però, una maglia rosso-crociata gli sfreccia accanto e lo sorpassa sul lato sinistro. Gli prende dieci metri.

Eichenberger è nettamente in testa ai trecento, sospinto dall'urlo della folla. <La corsa sembra perduta>, scrive *Il Corriere della Sera*. Ma non lo è. Ferrario è Achille. Invincibile. Attacca ai

duecento metri. Un'accelerazione bruciante. Strapotente avanza. Stacca dalla ruota i francesi, che si perdono lungo il viale.

Elegante, aerodinamico, Ferrario sembra disegnato dal vento. Nel suo movimento regna l'armonia. Invece Eichenberger, nello spasmo della volata, si disunisce. Scomposto nello sforzo disperato, si dimena. Ai cento metri Ferrario gli è sopra. Si volta un attimo per assicurarsi di non avere nessuno a ruota. Vede Antenen a venti metri e forza ancora. Supera Eichenberger rapido e vola avanti verso il traguardo, preciso come la freccia scagliata dalla balestra di Guglielmo Tell. Taglia a ruota libera la linea d'arrivo. Vince, nel tripudio, con oltre tre macchine di vantaggio.

Il primo ad abbracciarlo è Focesi, appostato oltre il traguardo. In mezzo alla folla Artemisia esulta come se Libero fosse *Il Diavolo Rosso*. Abbraccia papà Giuseppe. Hanno le lacrime agli occhi. Piange di gioia anche *Papà Geo*. Troschel, invece, sorride. Si sente Omero: ora ha l'Iliade da narrare. È stato davanti alla Porta Scea, testimone di quando Achille ha trafitto Ettore con la lancia dalla lunga ombra.

L'Italia vince la classifica a squadre, stilata sommando i piazzamenti dei primi tre, davanti a Svizzera e Francia. <C'est la joie au camp italien où tout le monde embrasse le vainqueur; bouquet, maillot, Ferrario radieux rit de toutes ses dents. Dans le camp français, la tristesse règne: un beau rêve s'est envolé>, scrive Gaston Bénac, inviato de *L'Auto*, che ha perso la scommessa.

Troschel incassa e veste i panni del gran sacerdote. Scrive: <La gara d'oggi dovrà essere scritta con lettere d'oro nella storia del nostro glorioso sport ciclistico come quella che additerà alle future generazioni una delle più grandi gesta compiute in terra straniera da corridori italiani>.*

Ferrario è raggianti. Intorno a lui esplose la gioia degli emigranti italiani. Travolge ogni barriera.

Libero viene portato in trionfo tra grida di giubilo. Quella sarabanda, nuova per la compassata Hardmundstrasse, fa germinare il fiore del sorriso anche su antiche, severe facce svizzere.

Libero Ferrario indossa la maglia di campione del mondo. È il primo italiano a vestirla. Dopo di lui verranno Binda, Coppi e il nipotino di Tito Brambilla, Saronni.

L'Auto in prima pagina definisce questo campionato <une magnifique épreuve, la plus belle de l'amateurisme cycliste international>. Parla di <netta vittoria dell'Italia che presenta un lotto di corridori notevoli; tra di loro il grande Ferrario, un atleta superbo che assomiglia per più di un aspetto a François Faber>.

Il paragone è estremamente lusinghiero. Faber, nel Tour del 1909, che ha vinto, ha realizzato un exploit ineguagliato, imponendosi per cinque tappe di fila e sempre per distacco!* L'anno prima aveva vinto il giro di Lombardia, che passava da Parabiago, arrivando solo con 14'57" su Ganna e 24'09" su Gerbi. Libero allora aveva 7 anni. Ora ne ha 22. E ha il mondo davanti alla sua ruota.

Campionato del Mondo dilettanti su strada 1923

1. Libero Ferrario 164 km in 5.00'25" a 32,760 km/h
2. Othmar Eichenberger SVI
3. Georges Antenen SVI
4. Luigi Magnotti ITA
5. Achille Souchard FRA
6. André Leducq FRA
7. Ermanno Vallazza ITA
8. Georges Wambst FRA a 1'44"
9. Nello Ciaccheri ITA a 2'53"
10. Karl Senn SVI st.
11. Karl Oskar Ragnar Malm SVE st,
12. Bruno Masoni SVI a 5'45"
13. Valdemar Nielsen DAN st,
14. Alois Schneidewind GER a 6'39"
15. Maurice Bonney FRA a 10'06"
16. Henri Hoevenaers BEL st,
21. Johannes Maas OLA a 12'04",

24. Léonard Daghelinckx BEL a 27'30"
25. Dave Marsh ING a 32'52",
26. Van Dyck OLA
27. Kohl GER
28. Bill Burkill GB
29. Hunter GB
30. Magjar UNG
31. Hellensteiner AUT
32. (ultimo) Georg Frederik Ahrensborg DAN a 50'00".

Classifica per nazioni

1. Italia punti 12
2. Svizzera 15
3. Francia 19
4. Danimarca 43
5. Germania. 45
6. Belgio 45
7. Inghilterra 53

* Heinrich Heine, "Lorelei".

* Il padre, Joseph Hovevenaers, è stato corridore professionista negli anni 1901-1903.

* Jos Hovevenaers porterà per 10 tappe la maglia rosa, vincerà il Gran Premio Ciclomotoristico, salirà sul podio, terzo, nel campionato del mondo di Salò 1962.

* Fernand Wambst morirà il 9 settembre 1969 cadendo nel velodromo di Blois, mentre guida Eddy Merckx in una corsa dietro motori: Merckx finirà in coma per trauma cranico.

* Charles Antenen, *Kiki*, conquisterà 3 scudetti e 6 coppe svizzere col FC La Chaux-de-Fonds.

Parteciperà a tre fasi finali di Coppa del Mondo. Giocherà 56 partite in nazionale segnando 22 gol.

* La lemniscata di Jakob Bernoulli è il luogo dei punti per i quali il prodotto delle distanze da due punti fissi, detti fuochi, è costante. Una specie di 8 coricato.

* Francesco Petrarca, "All'Italia".

* Federico Troschel, *La Gazzetta dello Sport*, 27 agosto 1923.

* Faber, nel Tour 1909, vinse a Metz con 33' su Lapize, a Belfort con 33' su Garrigou, a Lione con 10' su Mènager, a Grenoble con 5' su Garrigou, a Nizza con 1' su Alavoine. Fu primo anche a Bordeaux. Poi, placato, lasciò vincere i compagni: Trousselier, Garrigou, Duboc, Alavoine.

* *L'Auto*, 26 agosto 1923.

===14. Il trionfo della razza. Eia Eia Eia Alalà!=====27 agosto 1923===
Trafelato, coperto di sudore, raggianti, nella mischia di giornalisti e tifosi sul traguardo, Ferrario risponde alle domande. Dichiaro commosso: <I miei genitori saranno contenti che sono campione del mondo. Sono loro grato>. Confida: <La vittoria? All'inizio non sembrava possibile, ma a Basilea mi sono accorto che avrei potuto vincere>. Afferma: <Le corse? Le vinco quasi tutte allo sprint. Solo due volte sono arrivato solo>. Rivela: <Il mio sogno? Conquistare l'oro olimpico>. <Liberio Ferrario è campione del mondo! / La squadra italiana prima classificata> è il titolo d'apertura di prima pagina, con la foto di Liberio, a cinque colonne su sei, della *Gazzetta del Sport*. Il corsivo, non firmato, ma che rivela l'impronta di Bruno Roghi, è intitolato: <Il trionfo della razza>. Incomincia così: <Non servono le frasi sonore e i voli pindarici. La retorica offenderebbe. Questa vittoria sportiva che esalta l'anima italiana e quasi risolve il nostro prestigio nel mondo disdegna le vuote parole e gli applausi sciocchi: esige il consentimento di tutto un popolo e la fede nella nostra razza>. Proclama: <L'Italia sportiva prepara per la storia il suo libro d'oro con fermissima mano. Non è più la provincia che trionfa: trionfa la nazione, trionfa la razza>. Afferma: <Il cimento internazionale è ben quello che può affermare la vitalità d'un popolo>. Si chiede: <Che cosa è mai l'atleta se non il tipo fisico più perfetto della razza, il glorioso combattente civile che dà la sua giovinezza allo sforzo e va al sacrificio come i santi e come gli eroi?>.*
Subito dopo la vittoria, Geo Davidson telegrafa questo messaggio ad Aldo Finzi,* sottosegretario agli Interni e presidente del Coni: <Gloriosa colonia italiana plaude freneticamente brillante vittoria Ferrario campione mondiale ciclismo su strada non ché vittoria primissima fra dodici nazioni Eia Eia Eia Alalà!>.

Roghi e Davidson usano il linguaggio del potere. Ferrario, però, non conosce la retorica. La sua è una gioia pura. Emozionato partecipa alla premiazione nella Tonhalle. Il francese Léon Breton, presidente dell'*Union Cycliste Internationale*, gli consegna l'artistica medaglia d'oro per il vincitore. Magnotti, Vallazza e Ciaccheri ricevono la medaglia d'oro per la vittoria di squadra. All'Italia tocca anche la coppa per la classifica a squadre e un artistico trofeo rappresentante Guglielmo Tell col figlioletto e la balestra.

Davidson è deliziato. Dopo le lacrime, confida: <Sono ringiovanito di dieci anni>. Fuma con voluttà sigari grandi come siluri. Intorno a lui è festa grande.

In Italia Valdo Cottarelli scandisce il piazzamento degli italiani - primo Ferrario, quarto Magnotti, settimo Vallazza, nono Ciaccheri - e conclude: <Nel ciclismo su strada l'Italia è prima nel mondo>. La sera della vittoria il direttore dell'Hotel Commercio Nocetti offre il primo dei molti banchetti in onore del nuovo campione del mondo.

Più tardi, viaggiando di notte con Focesi, Ferrario rientra a Parabiago. Viene accolto con affetto e con un entusiasmo esplosivo da parenti e amici. Il mattino dopo Focesi lo porta in Corso Porta Nuova 19 a Milano alla *Gazzetta dello Sport*. Lì Valdo Cottarelli lo intervista.

La vita di Liberio diventa frenetica. Tutti lo vogliono. Feste, premiazioni, viaggi, sfide su pista, da Milano a Nizza. Essere un re è scomodo.

* *La Gazzetta dello Sport*, 27 agosto 1923.

* Finzi resta presidente del Coni dal 1923 al 1925. Coinvolto nell'omicidio Matteotti, sarà costretto a dimettersi da sottosegretario dell'Interno. Passerà all'opposizione. Aderirà al movimento partigiano. Sarà fucilato dai tedeschi alle Fosse Ardeatine il 24 marzo 1944.

====15. Sei gemme iridate=====il dopo-mondiale=====

Una corona ha bisogno di gemme. Libero Ferrario con la maglia di campione del mondo ne inanella subito sei. Tre sono di rara bellezza. Successi preziosi, ardui, perché avere lo scalpo del campione del mondo è una tentazione per molti.

Il 16 settembre a Sestri Ponente, in una corsa ricca di salite, vince la Coppa Gerbi, battendo allo sprint Mario Quimbelli, il campione d'Italia Vallazza, Rivoltini e Medolago.

Poi nello spazio di 8 giorni fa una tripletta. Il 30 settembre, a Desio, vince la Coppa Accetti, 160 km, lasciando Rivoltini a cinque macchine in una volata a sei. Il 7 fa il bis nella Coppa Bernocchi.

Il giorno dopo si impone nella Coppa Parabiago, 122 km, a 34,528 km/h di media.

Alla Bernocchi Ferrario ha il numero 1. Il percorso, 145 km, è su strade che potrebbe percorrere ad occhi bendati: Legnano-Gallarate-Sesto Calende-Angera-Gavirate-Cittiglio-Rancio-Ferrera-Grantola-Cunardo-Ghirla-Ponte Tresa-Porto Ceresio-Varese- Gallarate-Lignano.

In riva al Lago Maggiore, dopo il controllo di Angera, Ferrario deve fermarsi a regolare un freno. Subito il gruppo accelera, ma il campione del mondo rientra rapido con un breve inseguimento.

Sulla salita della Grantola i primi in cima sono Ferrario, Cignoli, *Il Lancia* e Brusatori. La corsa di placa e oltre Cunardo il gruppo è formato da 30 corridori.

Nella discesa di Ponte Tresa allunga l'amico Tito Brambilla, ma cade ed è costretto al ritiro. Sui dislivelli di Bisuschio e Arcisate si moltiplicano gli attacchi. Anche Brusatori allunga. Ferrario risponde con autorità. All'uscita di Varese scatta Pizzarelli, che arriva ad avere 1' di vantaggio. Con l'aiuto di Bianchi, Ferrario riesce a riacciuffarlo. Va alla volata con venti corridori. Ferrario la domina, precedendo Mario Bianchi, *Il Lancia*, Pizzarelli, Carlo Pozzi e Malinverni. A un anno di distanza, rivince la Bernocchi. Un bis superbo. Il primo della storia.

Il 21 ottobre 1923 Libero Ferrario vince l'importante e difficile Piccolo Giro di Lombardia, 200 km col pignone fisso. Il via, alle 8.35, è dato a Nerviano a 75 corridori. Ferrario sfila al comando del gruppo per Parabiago. Con Brusatori guida e controlla la corsa che attraversa Legnano, Busto Arsizio, Albizzate, Varese. Viene indicato a dito ed applaudito con calore. Ormai è un idolo del pubblico lombardo e italiano. Scivola veloce verso Porto Ceresio e il Lago di Lugano. Da Ponte Tresa la corsa si fa dura.

In salita attacca Vallazza, come sa. Solo Brusatori, *Il Lancia*, Libero Ferrario e Visconti riescono a seguirlo. Fuggono in cinque. Riescono ad avere 30" di vantaggio. Ma il gruppo li riacchiappa in Valganna.

Ferrario passa da Varese e da Camerlata salutato come un re. Il gruppo si frantuma sulla salita della Merluzza, ma si ricompone a Erba. Quando Libero si ferma a cambiare rapporto, Brusatori accelera. Una rasoziata. Paziente, il campione del mondo rientra a Merate. Poi, però, fora e la situazione si fa critica. Perde 2' nel cambio di gomma. Malinverni lo aiuta nell'inseguimento. Nel Parco di Monza il suo ritardo è sceso a 50". Poi anche Alfonso Piccin,* compaesano di Bottecchia e suo compagno di allenamento, attardato da un problema meccanico, collabora. A Varedo il gruppo è ripreso.

Da Saronno piove con insistenza. Quindici uomini si avventano sul traguardo. Libero Ferrario parte da lontano. Respinge gli attacchi e vince, in 6 ore 59'00" alla media di 28,639 km/h, davanti a Rivoltini e Piccin, al *Lancia* e a Bianchi. Entra nell'albo d'oro di una classica in cui figureranno Marchisio e Garzelli, vincitori del Giro d'Italia, Monti, Aldo Moser, Ronchini, Venturelli, Durante, l'irlandese Kelly, e campioni del mondo come Argentin e Fondriest.

Sei giorni dopo, il 27 ottobre 1923, prova il grande giro di Lombardia, su un percorso micidiale 250,4 km con Ghisallo, Brinzio e per la prima volta il Marchirolo, ma cade due volte e scivola in retrovia. Poi fora. Piove e il tubolare non vuole aderire al cerchione. Allora, scoraggiato, si ritira in una corsa dominata da Brunero, che, dopo 63 km da solo, vince con 18'37" su 11 uomini tra cui c'è Vallazza, nono. Ferrario si becca la frecciata ironica di *Hermes*, pseudonimo di Ermete della Guardia, uno dei fondatori del *Guerin Sportivo*, che scrive: <Libero Ferrario deve trovare la corsa interessantissima. Infatti ad un certo punto sale sull'auto di Focesi. Da corridore a trainer di Ermanno Vallazza il passo è breve>.*

Un successo speciale lo conquista a Trieste, la città redenta, il 4 novembre, <giorno della vittoria>. Lì Ferrario, con la Gloria di Focesi, entra nel teatro della Grande Guerra. I ponti sono stati ricostruiti, ma sono visibili le macerie e decine di migliaia di giovani dormono il sonno eterno nei cimiteri di guerra.

Il Circolo Sportivo Tergeste* organizza la Gran Coppa Visintini, 130 km: Trieste-Monfalcone-Villa Vicentina-Sagrado-Gradisca-Moraro-Lucinico-Gorizia-Dorimbergo-Rifembergo-Duttogliano-Opicina-Trieste. Libero sfida sulle pietraie del Carso i migliori ciclisti della Venezia Giulia e i fortissimi corridori della Ciclisti Padovani.

Lasciata Gorizia, Ferrario entra nella Valle del Vipacco, dove duemila anni prima era passato Giulio Cesare a cavallo. A Rifembergo affronta la temuta salita che porta a San Daniele del Carso. Era stata decisiva nei Giri d'Italia del 1919 e 1920. L'ultimo 6 giugno, invece, aveva visto il vano forcing di Bottecchia.* Lì il gruppo si frantuma. Ma Libero resiste bene tra calcari e ginepri. Slataper ha definito il Carso <Un grido terribile, impietrito>.* Ci sono, però, vigne nobili ad abbellirlo. E, dall'alto, si vede il mare di Svevo e Joyce.

Sul culmine della salita Ferrario passa secondo a ruota di Vallazza. La discesa precipite è un tuffo nel mare. La corsa si decide in volata tra 7 uomini: Ferrario, Ferrato, Malinverni, Levorato, Cattel, Vallazza e Giovanni Cottur.* Ecco Trieste, dove Umberto Saba, il poeta, vigila già nella sua *Libreria antica e moderna*, e regala i suoi agili, meravigliosi versi.

La volata sul mare è un gorgo di luce e di vento. Lanciato bene da Malinverni, Ferrario resiste al ritorno di Sante Ferrato e vince chiaramente. Il mare di Trieste, punteggiato di luci, diventa un tappeto di diamanti.

Tutto gli riesce bene. Così a Roma, l'11 novembre, cerca l'ultima vittoria nel Gran Premio Davidson, 153 km. Invece sprofonda nel dramma. Va in fuga con Malinverni. Ma a Ponte Milvio rispunta il mal di petto. Si accascia stremato. I dirigenti della Gloria gli intimano: <Fermati>. Invece, dopo qualche minuto, riprende. Finita la gara, ha una seconda crisi, per cui viene portato in ospedale. Non vuole restarvi. Cocciuto, riparte subito per Barra. Lì gareggia, vince parecchi premi di traguardo, poi cade ed è costretto al ritiro.* Un finale amaro della stagione più bella.

* Piccin diventerà campione italiano dilettanti nel 1924. Da pro vincerà giro del Veneto e giro dell'Emilia, prima di morire a 31 anni cadendo dalla moto.

* Hermes, *La Gazzetta dello Sport*, 30 ottobre 1923.

* *Tergeste* o *Tergestum* è il nome romano di Trieste.

* Girardengo aveva resistito al forcing di Bottecchia e aveva vinto quella Bologna-Trieste, 366 km, davanti a Gordini, con Bottecchia ottavo. Settima vittoria in 8 tappe!

* Scipio Slataper, "Il mio Carso", 1912.

* Giovanni, podista e ciclista, padre di Giordano Cottur (1914), il più forte corridore triestino.

* Il GP Davidson è vinto da Ciaccheri.

====16. A tu per tu Girardengo=====1924====

L'Uvi – oltre ai *professionisti*, ai *professionisti juniori*, ai *dilettanti* - vara la categoria dei *fuori classe*. Comprende i dilettanti più forti. Stabilisce che possano gareggiare anche coi professionisti. Obiettivo? Creare corridori capaci di vincere il titolo olimpico.

Libero Ferrario, appunto, è un *fuori classe*. Il 16 marzo 1924 si presenta al via della Sanremo in maglia iridata. Si trova davanti a Girardengo, per la settima volta in maglia tricolore, che lo guarda con una punta d'invidia.

Girardengo è un mito. Ha dominato l'ultimo Giro d'Italia, primo in 8 tappe su 10. Di Sanremo ne ha già vinte tre. Con lui c'è un ventaglio di campioni: Tano Belloni e Giovanni Brunero, gli assi della Legnano, Ottavio Bottecchia col suo volto da sparpiero, il campione del Belgio Félix Sellier e Louis Mottiat, primo nell'ultima leggendaria Parigi-Brest-Parigi, René Vermandel, vincitore del giro delle Fiandre, ed Émile Masson, che si è aggiudicato l'ultimo Grand Prix Wolber. Con loro il giovane lussemburghese Nicolas Frantz.

Ferrario ha il numero 23. Nel gruppo, forte di 94 corridori, trova amici e rivali: Piemontesi, Vallazza, Magnotti, Malinverni, Cignoli, Dinale, Ciaccheri, Colliva, Maver, Gilardi, Pelliconi, Rivoltini, Mainetti, ... Prende il via alle 6.10. Fa freddo.

Alle 10.57 l'avanguardia della corsa entra a Masone. Libero pedala in testa accanto a Girardengo, Bottecchia, Brunero. Tira Arduino e fa la selezione sul Passo del Turchino. Scollinano in questo ordine: Arduino, Girardengo, Linari, il milanese Arturo Ferrario,* Brunero e, sesto, Libero Ferrario. Ferrario attraversa il tunnel sommitale e si lancia giù nella scia di Girardengo e Linari, verso il mare. Alla prima svolta della terribile discesa, però, fora. È costretto a fermarsi proprio mentre si accende la battaglia. Uno stop fatale. Non rientra più. Poi, sfiduciato, si ritira dalla corsa, che Linari vince, bruciando Belloni e Girardengo.

Il 30 marzo riprova il confronto con i professionisti nella Milano-Torino e finisce ottavo, ma staccato di 32' dal vincitore Gay.

Il male lo segue come uno squalo che ogni tanto affiora. Il 13 aprile Libero, di nuovo, non può partecipare <per indisposizione> alla Coppa Crespi a Legnano che sembra stregata.

Non domo, parte il 27 aprile nel giro del Piemonte, 278 km, valido per il campionato italiano. Vince Girardengo, battendo in volata Gay e Bartolomeo Aimo. A 3' arrivano Angelo Gremo e Arduino, a 5' Bestetti, a 7' Libero Ferrario, settimo assoluto e primo dei *fuori classe*. Sembra un piazzamento onorevole. Ma è molto di più. Basta leggere la cronaca di Emilio Colombo, direttore della *Gazzetta dello Sport*.

<La rivelazione della prova è Ferrario Libero. L'aver creduto alle possibilità di questo magnifico ragazzo può ora essere motivo di soddisfazione. Oggi, risorgendo e prodigandosi troppo, con scarsa accortezza come un fanciullone ignaro ed esultante, il campione mondiale ci è apparso sotto un aspetto nuovo. Egli non è solamente veloce e plastico, bensì rude, potente, resistente. Nei garretti e nei polmoni questo atleta deve racchiudere un patrimonio sportivo prezioso>. Aggiunge: Che faccia l'Olimpiade. <Ma dopo entri in pieno nelle grandi competizioni dei professionisti. Quella di oggi lo ha battezzato. Le future dovranno consacrarlo. Dalla partenza a 35 o 40 chilometri dal traguardo Libero Ferrario non è stato da meno di Girardengo. Ciò è tutto>.*

Girardengo è *Il Campionissimo*. Di lui Montanelli scriverà: <Girardengo viene nel tempo dopo Testa di Pietra e il Corsaro Nero>, due eroi dei romanzi di Emilio Salgàri. Forte. Rapido. Astuto come una volpe. <Non lo si vedeva mai arrivare. Appariva di colpo. Come per un incanto era lì> scriverà Mario Soldati.

Libero Ferrario ha fatto la corsa. Il suo nome spunta di continuo nella cronaca. Il suo *tête-à-tête* col *Campionissimo* stupisce ed entusiasma. Scrive ancora Emilio Colombo: <Al controllo di Paesana irrompono primi Libero Ferrario, Girardengo, Dinale>. <Sulla salita di Neive attacca Aimo, solamente Girardengo e Libero Ferrario gli resistono>.

Poco prima di Neive, però, a Libero Ferrario salta la catena. Aimo e Girardengo fuggono a pieni pedali. Libero non aspetta gli inseguitori per dare la caccia ai due campioni. <Ferrario vuole essere degno oggi della maglia che indossa e del titolo che porta> scrive entusiasta Colombo. <Egli si

accinge con impeto e volontà alla lotta per recuperare i sei o settecento metri di distacco perduti forzatamente. Il giovane e aitante atleta ci affascina per il coraggio, per la tenacia con la quale si batte, e forse più che non per l'elasticità della pedalata, per la continuità dell'azione>.

La lotta è impari. Ferrario viene raggiunto dal gruppetto degli inseguitori, ma dà loro una mano importante, così i due battistrada sono raggiunti.

Il piemontese Aimo, però, non è placato e attacca sulla salita di Costigliole. Di nuovo solo Girardengo e Libero Ferrario lo seguono. Anzi, Emilio Colombo precisa: <Ferrario Libero emula questa volta Aimo, mentre Girardengo si preoccupa della difesa. Infatti lungo i rettilinei assolati e polverosi Aimo e Ferrario Libero si prodigano in misura maggiore che non il novese>. *Il Campionissimo*, dunque, succhia la sua ruota.

Dopo Nocchiola quattro inseguitori - Gay, Piemontesi, Chiusano e Giacobino - tornano sotto. Poi, approfittando di una fase di studio, anche Enrici* rientra. Sono in 8 al comando.

Sulla salita di Casalborgone Aimo scatta di nuovo. Girardengo lo segue. Cedono subito Enrici, Piemontesi, Chiusano e Giacobino. Libero Ferrario e Gay resistono a fatica. Al secondo scatto anche loro perdono qualche metro. Al termine dell'ascesa Aimo e Girardengo si fermano a girare la ruota. Gay ne approfitta, li salta e fugge via. Libero, invece, si ferma e cambia rapporto. Si attarda un po' troppo. Resta solo, in quarta posizione. Scrive con una punta d'ammirazione Emilio Colombo: <Il Ferrario, malgrado il polverone asfissiante sollevato da troppe macchine al seguito, si avvicina subito ai tre fuggitivi, ma deve fermarsi per serrare le viti della ruota posteriore>.

Al controllo di Chivasso passa con 1' di ritardo dai tre di testa, che fuggono a rotta di collo.

<Ferrario, provato e forse anche un po' avvilito, rallenta e ripiega>, scrive Colombo con una punta di dispiacere.

Ferrario è sconfitto. Ma sul traguardo Girardengo lo aspetta. Si complimenta con lui e gli dice: <Meritavi di essere davanti coi primissimi>. Colombo mette il suo nome nel titolo di prima pagina: <Girardengo rinvince nel Giro del Piemonte / malgrado la suprema combattività di Aimo e gli sprazzi luminosi di Libero Ferrario>.

Colombo è il leggendario direttore della *Gazzetta dello Sport*. Per il popolo del ciclismo *El Mili de la Gazeta*. Ha l'occhio esperto e conosce il disincanto. Davanti a Libero Ferrario, però, si entusiasma. Lo vede già come rivale del *Campionissimo*.

Nel commento successivo parla di lui così: <Egli è un superbo atleta, forte, resistente, in qualche momento poderoso, e non soltanto "un bel tipo di velocista". Le sue leve ci hanno ricordato quelle del Linari dei primi tempi. Anche Ferrario Libero, come a suo tempo l'asso toscano, ha innanzi a sé un avvenire radioso>.* È l'uomo nuovo del ciclismo italiano. La penna di Emilio Colombo, mentre scrive di lui, canta.

* Arturo Ferrario vincerà due tappe nel Giro del 1924 a Bologna e Verona.

* Emilio Colombo, *La Gazzetta dello Sport* 28 aprile 1924.

* L'isolato Giuseppe Enrici, un mese dopo, vincerà a sorpresa il Giro d'Italia.

* Colombo, *La Gazzetta dello Sport*, 30 aprile 1924.

====17. Il veto al Giro d'Italia=====

Libero Ferrario ci ha preso gusto a gareggiare con i pro. Il 10 maggio parte il Giro d'Italia. Libero, però, non può farlo. Il Consiglio Direttivo dell'Uvi, infatti, ha deciso di inibire la partecipazione al Giro d'Italia a 13 corridori per preservarli per la prova su strada dell'Olimpiade di Parigi, prevista il 23 luglio 1924, una cronometro di 188 km.

I 13 probabili olimpici, tutti *fuori classe*, sono: Libero Ferrario da Parabiago, Domenico Piemontesi e Ermanno Vallazza da Boca, Nello Ciaccheri da Bagno a Ripoli, Alfredo Dinale da Vallonara, Severino Dartardi da Vicenza, Enea Dal Fiume da Imola, Luigi Mainetti da Carpi, Giovanni Balla da Moncalieri, Battista Giacobino da Torino, Luigi Magnotti da Boffalora sopra Ticino, Luigi Colliva da Parma, Aurelio Menegazzi da Buttapietra.

Tre di questi – Dal Fiume, Dartardi, Vallazza – si tolgono per tempo dalla lizza e fanno il Giro d'Italia. La lista dei probabili olimpici resta così ridotta a 10 nomi.

Il 9 maggio, alle 15.30, però, alla punzonatura del Giro nei locali del Caffè Verdi di Milano alle 15.30 si presentano anche Ciaccheri e Mainetti, due dei dieci. Però da Genova, dove ha sede la federazione,* è giunto un telegramma perentorio: non possono partire. La discussione con i dirigenti dell'Uvi e gli organizzatori è animata. Allora ai due viene fatta una punzonatura condizionata al "sì" federale. Mainetti, però, alla fine si arrende davanti alla perentorietà di quella disposizione e, *obtorto collo*, torna a casa deluso. Il toscano Ciaccheri rimane. Nella notte arriva conferma del "no" federale.

Ciaccheri, che va per i 31 anni, si presenta alle 4 del mattino del 10 maggio al controllo di partenza con la vivace maglia arancione della Wolsit nella speranza che il presidente Davidson gli consenta di fare almeno qualche tappa. Ma viene respinto.

Sono, dunque, 10 in lizza. <Il mio sogno è l'Olimpiade>, dichiara Libero. Ma la battaglia per entrare nel quartetto olimpico si annuncia serrata.

- Dal febbraio 1915, con l'elezione di Geo Davidson, candidato delle società liguri alla presidenza, la sede della federazione, fondata a Torino il 26 agosto 1884, fu trasferita da Alessandria a Genova. Prima la sede era stata Torino (1884-85), seguita da Como (1885-86), ancora Torino (1886-1901) ed Alessandria (1901-1915).

====18. Tre Valli Varesine, la vittoria contesa=====18 maggio 1924====

La Tre Valli Varesine* oggi è una classica italiana pluricentenaria. È nella storia del ciclismo. La prima edizione della Tre Valli Varesine si svolse il 22 giugno 1919 e fu decisa da uno sprint a tre: Pietro Bestetti* prevalse su Scaioni e Bianchi. Quarto arrivò Pietro Corini a 4'. Il gruppo, staccato di 14' fu battuto in volata da Francesco Guazzi.

La Tre Valli Varesine avrà un albo d'oro sontuoso con i nomi di Coppi, Bartali, Magni, Merckx, Francesco Moser, Bugno, Nibali e, sopra tutti, Motta e Saronni, che la vinsero per 4 volte. Curiosamente non vi figura il più forte campione varesino, Alfredo Binda, e, invece, c'è il fratello Albino.

Il 18 maggio 1924 Ferrario prende il via nel VI Circuito delle Tre Valli Varesine. La gara è una preolimpica regionale, prova di selezione per varare le squadre dell'Olimpiade e dei campionati del mondo. Il campo dei corridori è eccellente. Si corre col pignone fisso.

Il percorso è Varese-Gallarate-Sesto Calende -Angera-Brescia-Besozzo-Cocquio-Brenta-Brinzio-Varese-Bisuschio-Porto Ceresio-Ponte Tresa-Ghirla-Grantola-Cittiglio-Gavirate-Varese. Misura 150 km e si rivela duro. Decima, infatti, il lotto dei favoriti.

Anche Ferrario sfiora la resa. Scrive *La Gazzetta dello Sport*: <Il campione del mondo Libero Ferrario ha ripreso finalmente a vincere in una giornata che non sembrava per lui la più adatta. Partito favorito, è stato colpito nella parte più difficile del percorso, da una grave crisi che sembrava doverlo togliere dalla gara. Ma l'incitamento della folla degli ammiratori, che hanno persino esagerato in zelo attorno a lui, sorpassata la crisi, rimontava in macchina e riagguantava i fuggitivi che si erano impegnati a fondo e vinceva piazzando il suo irresistibile sprint>. Aggiunge: <La severa prova varesina ha oggi decimato il brillante lotto dei partenti: Mainetti, Menegazzi, Colliva, Ferrato Sante, Piemontesi, Maver, sono stati travolti dalla durezza della gara, compiuta ad andatura sostenuta>.*

Il via è dato alle 10.06' a 60 corridori. La corsa sfiora il Lago Maggiore. Dopo schermaglie varie, passa per Brescia, Besozzo e Cocquio. La crisi coglie Libero Ferrario ai piedi del Brinzio, dopo Brenta. Lì si accoccola dolorante in un prato. Mainetti e gli altri fuggono a rotta di collo. Ferrario rimane fermo esattamente 4 minuti. Poi, incoraggiato e aiutato da tifosi e samaritani di strada, riparte.

Il vento della corsa lo rianima e Libero rimonta. Un inseguimento stupendo. Sul Brinzio passa primo Magnotti. Ma al controllo di Varese Libero Ferrario ha già ridotto il suo distacco a 1' soltanto. E in Valceresio rientra nel gruppo di testa. A Bisuschio vince il premio di traguardo. Pedala sicuro lungo il lago di Lugano tra Porto Ceresio e Ponte Tresa. Poi una foratura lo costringe ad un altro duro inseguimento, coronato da successo.

Il gruppo di testa, forte di 10 corridori, si rovescia con la furia del frangente sul traguardo. Lo sprint è serrato, furibondo. Libero Ferrario parte ai 300 metri. Con un'accelerazione irresistibile prevale di un metro sul sorprendente Muzio Fiorini e di una lunghezza su Magnotti, che è seguito poi da Oreste Cignoli, Giuseppe Tizzoni, Armando Rasori, Ernesto Orlandi, Francesco Giribaldi, Giovanni Balla, Luigi Cova. Brusatori è il primo degli inseguitori. Ferrario ha impiegato 5 ore 7'55" viaggiando alla media di 29,618 km/h. Dopo il dramma della *defaillance*, si gode l'ebbrezza del trionfo.

I commissari dell'Uvi Piccinelli e Emilio Colombo, però, hanno rilevato 4 irregolarità. Quali? Nel rapporto scrivono che <Ferrario fu spinto per venti metri sulla salita di Brinzio da un ciclista estraneo alla corsa, che lo stesso si faceva trainare da un'automobile al passaggio da Brinzio, ebbe servizio di rifornimento durante la gara e specialmente nel tratto Grantola-Cittiglio dal ciclista Brambilla e durante la crisi presso il paese di Brenta fu aiutato, incoraggiato, massaggiato da persone che poi seguirono la corsa>. Letto il rapporto, la Giuria toglie di classifica Ferrario e dà la vittoria a Fiorini.

Scriva *La Gazzetta dello Sport*: <La Giuria non ha creduto di dover usare riguardi per un atleta rivestito della maglia di campione del mondo. Anzi probabilmente ha colpito Ferrario in quanto tale. La questione era assai delicata sia per la natura dell'infrazione sia per la qualità del soggetto.

La giuria ha deciso con fermezza e, vogliamo credere, con piena convinzione. Ma, ripetiamo, siccome la colpa doveva emergere non dai fatti, ma dalla loro interpretazione, la condanna potrà dar luogo a dubbi. Poiché con ogni probabilità la causa passerà ad altra sede>.

Questa vittoria contesa è la mela d'oro del mito, il pomo della discordia.

- Bestetti, da Pioltello, vincerà 2 tappe del Giro d'Italia e si piazierà secondo nella Roubaix del 1925, dietro Félix Sellier.
- *La Gazzetta dello Sport*, 19-5-1964.

====19. Escluso dall'Olimpiade=====

La reazione di Ferrario alla squalifica è violenta. Si sente derubato. Scrive di getto una lettera al presidente dell'Uvi Geo Davidson. Nega con sdegno il traino. Ammette lo spintone, ma lo dichiara <non chiesto>. Si dice offeso <dalle imposture>. Minaccia di ritirarsi dalle corse.

Papà Geo fa opera di mediazione. Lo calma. Gli suggerisce di ricorrere in appello. Libero lo fa. La commissione di appello demolisce le imputazioni. Nega il traino, il rifornimento e perfino la spinta. Così, 32 giorni dopo la squalifica, Libero Ferrario viene reintegrato in classifica, primo, davanti a Fiorini.

Albo d'oro Tre Valli Varesine

Anno	Primo.	Secondo.	Terzo
1919	Pietro Bestetti	Giovanni Scaioni	Angelo Bianchi
1920	Raimondo Rosa	Carlo Spina	Camillo Bertarelli
1921	Luigi Gilardi*	Vincenzo Botta	non assegnato
1922	Domenico Piemontesi	G. Vigano	Luigi Malinverni
1923	Filippo Brusatori	Mario Bianchi.	Muzio Fiorini
1924	Libero Ferrario	Muzio Fiorini	Luigi Magnotti

L'amarezza per la squalifica, però, ha minato il progetto-Olimpiade. Prima della Tre Valli la situazione di Libero Ferrario sembrava inattaccabile. In un articolo, in cui esamina le possibilità dei 13 pre-selezionati, Valdo Cottarelli aveva scritto con sicurezza: <Ferrario Libero non può essere menomamente discusso>.*

Ma la squalifica è un acido corrosivo. Genera sfiducia e risentimento. Il 25 maggio, ferito dalla recentissima squalifica, Libero abbandona nella Novi di Modena-Verona-Novì, 175 km, altra preolimpica, vinta da Bepi Pancera. Poi, rincuorato dalle parole del presidente, e dall'affetto di amici e tifosi, torna in lizza il 28 maggio nella V Targa Legnano, 170 km.

Non recita da dominatore. Contro avversari bellicosi viene staccato più volte. Rientra sempre in modo brillante. La corsa si conclude con una volatona, resa drammatica dall'imprudenza di uno spettatore che provoca la caduta di Battista Giuntelli,* Giovanni Balla, Pietro Nervetti, Giuseppe Ghiselli e Arturo Bresciani. Libero Ferrario si salva, respinge l'attacco di Piemontesi e vince nettamente davanti a Piemontesi, Malinverni, Pizzarelli, Magnotti, Dinale.

Cottarelli, però, nota difficoltà nuove. Pur lodando Ferrario, scrive: <Il campione del mondo, magnifico in salita - ha dominato tutti tanto a Nonio che sulla Cremosina - ed ottimo sul passo, è stato troppo prudente nelle discese e, data la combattività dei suoi avversari, ha dovuto faticare spesso per riguadagnare il poco terreno perduto>.

Ferrario, però, mostra la classe del campione nella più antica classica dei dilettanti: la Coppa del Re. La Grande Gara Nazionale Ciclistica della Coppa del Re fu istituita con regio decreto il 28 agosto 1896. La prima edizione si disputò il 16 giugno 1897 sul percorso Milano-Torino, 150 km, con 38 corridori. Vinse Emilio Ciceri.

Il suo albo d'oro è straordinario. Ci trovi Enrico Brusoni (1898), primo oro olimpico del ciclismo,* i due grandi rivali Gerbi e Cuniolo, che la vinsero due volte ciascuno,* Belloni (1914) e Brunero (1919). Gli ultimi vincitori sono stati Federico Gay (1920), Adriano Zanaga (1921), Luigi Mainetti (1920), Luigi Colliva (1923).

L'8 giugno 1924 Libero Ferrario si presenta al via della XXIII Coppa del Re. Nel pezzo di presentazione Emilio Colombo titola: <Una sicura vittoria di Libero Ferrario?>.

La gara non è facile. Lo schieramento degli avversari è formidabile. Ma Ferrario la governa in modo sapiente e si impone, battendo Piemontesi, Malinverni, Magnotti e Rivoltini. *La Gazzetta dello Sport* titola: <Dopo due emozionanti inseguimenti / Libero Ferrario vince allo sprint anche la Coppa del Re>.

Nella prima parte del percorso Libero gestisce la corsa da re. Sulla salita di Binago forza con Maver e Pizzarelli e sgretola il gruppo, che in discesa si ricompone. Poi, però, va in crisi. A Camerlata è in ritardo all'inizio della Cappelletta. Retrocede. Nei pressi di Villa Albese ha un momento di

sconforto. Si ferma sulla porta dell'*Osteria del Laghett*. <Non posso respirare> rantola. Resta fermo per 3'. Poi riparte. Miracolosamente rientra.

A 35 chilometri dal traguardo fora. È il colpo di grazia? No. Irriducibile, sulla Cigognola si riporta sotto. Poi, con prepotente vigore, brucia gli avversari allo sprint. Mancano 45 giorni all'Olimpiade. Valdo Cottarelli, come l'archeologo che scruta un bucchero prezioso, mette la lente sulla sua crisi e lo ammonisce: <Occorre che egli controlli il suo stato di forma. Innanzi tutto deve concedersi un periodo di riposo>.*

Ferrario segue il consiglio e non si presenta il 15 giugno a Tortona alla prima delle due prove a cronometro che designeranno la squadra olimpica. È una corsa a coppie di 180 km: vincono Mainetti-Negrini con 27" su Magnotti-Piemontesi.

Ferrario; però, si iscrive alla seconda prova, più importante, una cronometro individuale, in programma il 22 sempre a Tortona sulla stessa distanza. Ma non si presenta al via della corsa, che è vinta dal brillante Arturo Bresciani alla media di 33,670 km/h, con 12'58" su Negrini.

Quel giorno, per di più, va a disputare delle gare su pista. Una scelta sprezzante, che non ha giustificazioni. È la prova di un periodo di rigetto, di spaesamento, di tensioni, di risentimento. Una ripicca per la squalifica non ancora condonata. Un'impuntatura, che pagherà a caro prezzo, con l'esclusione dall'Olimpiade di Parigi.

Quattro giorni dopo, il 26 giugno, l'Uvi reintegra Ferrario al primo posto della Tre Valli Varesine. Ma ormai la frittata è fatta. Non c'è più tempo. La gara olimpica, infatti, si disputa meno di un mese dopo, il 23 luglio.

Il 6 luglio c'è un ultimo test a cronometro individuale di 150 km. Libero Ferrario lo fa in un tentativo estremo di rientrare in corsa per l'Olimpiade. Vince Piemontesi, alla media di 31,764 km/h, davanti a Ferrario, a 1'34", terzo è Ciaccheri a 6'44", quarto è Bepi Pancera a 11'23". I 5'10" che Ferrario infligge a Ciaccheri non cambiano le scelte. Libero non viene selezionato per l'Olimpiade.

A fine gara il C. D. dell'Uvi annuncia le scelte. Ai Giochi di Parigi gareggeranno Arturo Bresciani, Antonio Negrini, Nello Ciaccheri e Luigi Magnotti, con Piemontesi e Mainetti riserve. Ai campionati del mondo, sempre a Parigi il 2 agosto, correranno Libero Ferrario, Luigi Magnotti, Arturo Bresciani e Alfonso Piccin, con Luigi Mainetti e il piacentino Gaetano Angelo Politi* riserve.

Il 14 luglio Libero parte con le squadre per Olimpiade e Mondiale alla volta di Parigi. Sono 8 stradisti e otto pistard agli ordini del dirigente Antonio Ganna.

- Il padovano Adriano Zanaga, primo sul traguardo con 7' di vantaggio, fu squalificato.
- Valdo Cottarelli, *La Gazzetta dello Sport*, 14 maggio 1924. *Menomamente*, antico e toscano, sta per *minimamente*, affatto. Lo usa anche Buzzati.
- Battista Giuntelli (1900), astigiano, diventerà cognato di Gerbi, sposando Candida, sorella di Pinota, moglie del *Diavolo Rosso*. Il fratello Marco (1905) vincerà la Coppa Bernocchi del 1932.
- Enrico Brusoni s'impose il 18 settembre 1898 sul percorso Torino-Saluzzo-Pinerolo e ritorno, 117 km, bruciando l'alessandrino Giovanni Savarro. Vincerà la corsa a punti ai Giochi di Parigi del 1900. Poi sarà primo per due volte nella Seicento Chilometri nel 1902 e nel 1904.

* Gerbi vince la Coppa del Re nel 1902 e 1903, poi viene passato d'autorità professionista. Cuniolo s'impone nel 1904 e 1905.

* Valdo Cottarelli, *La Gazzetta dello Sport*, 9 giugno 1924.

* Politi aveva vinto Criterium di Parma, giro della Vernasca e Coppa Aquilotti a Pavia.

===20. Quarto nel campionato del mondo di Parigi=====2 agosto 1924===
L'Italia vive giorni memorabili in terra di Francia. Al Tour Bottecchia ha travolto ogni resistenza sui Pirenei nella Bayonne-Luchon, 326 km, arrivando al traguardo con 18'58" di vantaggio su Lucien Buysse. Porta la maglia gialla dal primo all'ultimo giorno. Vince 5 tappe, comprese la prima e l'ultima. Il 20 luglio 1924, a Parigi, è il primo italiano ad imporsi al Tour.* Lascia il lussemburghese Nicolas Frantz a 35'36". Libero è lì. Vive quest'atmosfera di gloria. Ammirato e roso dal rimorso di non poter gareggiare all'Olimpiade.

Il 23 luglio gli italiani cercano di imitare Bottecchia nella cronometro dell'Olimpiade di Parigi. Invece subiscono un'umiliazione. Vince il francese Armand Blanchonnet in 6 ore 20'48", con 9'39" sul belga Rik Hoevenaers e 10'03"3/5 sul francese René Hamel. Gli italiani sono travolti. Bresciani si piazza dodicesimo a 20'51"2/5. Negrini quindicesimo a 27'29"4/5. Ciaccheri diciottesimo a 29'22"0. Magnotti ventesimo a 32'37"0. L'Italia finisce fuori dalla zona-medaglie nella classifica a squadre – ottenuta sommando i tempi dei primi tre – quinta, su 15 nazioni, dietro a Francia, Belgio, Svezia e Svizzera, davanti a Olanda e Gran Bretagna. Una disfatta.

Il 2 agosto il campionato del mondo è l'occasione della rivincita. La gara si svolge sempre nell'Île-de-France, ma è una corsa in linea di 180 chilometri con arrivo in salita in cima alla côte de la Minière. Libero Ferrario cerca il bis.

Al via del campionato del mondo ci sono tutti gli assi del dilettantismo, a cominciare dai tre che sono saliti sul podio olimpico: Blanchonnet, Hoevenaers e Hamel. Gli italiani in lizza sono: Arturo Bresciani numero 29, Libero Ferrario 30, Luigi Magnotti 31 e, col numero 32, Luigi Mainetti, che ha sostituito Piccin. Piemontesi e Politi sono le riserve.

L'Auto si sbilancia e vede nettamente favoriti i francesi, che hanno come punta Leducq. Scrive: <Solo Hoevenaers, Sköld e Ferrario possono avere la pretesa di batterli>.

Il percorso è un lungo circuito: partenza da Versailles (grille de L'Orangerie) – Saint Cyr 4 km – Trappes 9,5 – Pontchartrain 17,5 – La Queue-les-Yvelines 30 – Houdan 42 – Cherisy – Dreux controllo 61 – Tréon 69 – Châteauneuf-en-Thymerais con 81,5 – Verigny 92 – Chartres controllo 108 – percorso malvagio tra Chartres e Ablis – Ablis con 135 – Rambouillet 149 – Cernay-la-Ville 160,5 – Dampierre 166 – Voisins-le-Bretonneux 175 – 17-Tournants – Port Royal - La Minière 179 – Plateau de Satory 180.

Punzonatura alle 6.30 all'Hotel Terminus di Versailles. Appello alle 7.45. Partono in 33. Il via, previsto per le 8.00, è dato alle 8.25 dallo starter Auffray. L'andatura è subito viva. Il cielo è minaccioso. Tira un forte vento. Lo svizzero Albert Blattmann cade a Saint-Cyr ed è il primo ad uscire di scena.

Ferrario pedala sul percorso classico della Parigi-Brest. Rischia grosso dopo Pontchartrain. Lì una maglia arancione vola nel fosso che costeggia la strada: è Maas, buttato fuori da un'automobile, proprio davanti a Ferrario. Ferrario si salva per un soffio, ma nell'incidente perde 1'. Riesce a rientrare con un vigoroso inseguimento.

Poi vigila in testa al gruppo. Con i compagni spegne le prime velleità offensive. Soprattutto Hoevenaers, che ha appena collezionato 3 medaglie olimpiche, scalpita. Si viaggia ai 35 all'ora. All'entrata del villaggio di La Queue-de-Yvelines, 30 km, il primo campione del mondo Sköld spezza il telaio e si ritira.

Su quella côte, lunga e dura, col pavé, il francese Blanchonnet, campione olimpico, attacca. Perdono le ruote, tra gli altri, l'italiano Magnotti e il campione del mondo 1922 Marsh. Blanchonnet insiste. Solo Hoevenaers lo segue. Poi anche i francesi Wambst e Leducq rinvergono. Cede anche Ferrario.

La selezione è netta. Il gruppo insegue rabbioso. I quattro di testa fuggono come antilopi davanti al leone. Si mette a piovere e i fuggitivi insistono anche quando la pioggia trasmuta in scroscio.

Passano da Houdan, 42 km, con un vantaggio netto. Ferrario e Bresciani guidano la caccia. Sono spalleggiati dagli svizzeri Lehner e Antenen. <Le team italien se montre particulièrement brillant>, scrive *L'Auto*.

Nella discesa di Cherizy Wambst fora e scivola indietro. I tre al comando rallentano. Cede Hoevenaers. Dopo 60 km di gara 13 uomini, guidati da Ferrario e Bresciani, si portano su Leducq e Blanchonnet. Sono in 15 in testa al rifornimento di Dreux, km 61.

La calma non dura. Hamel scatta come una furia e passa solo, con 200 metri di vantaggio, dal controllo di Châteauneuf-en-Thymerais, dopo 81,5 km. Presto Leducq parte all'inseguimento. Dietro di lui anche Blanchonnet e Lehner si sganciano.

A quel controllo Libero Ferrario si ferma. Sta male e vuole ritirarsi. Cercano di convincerlo a continuare. Riparte dopo 3'. A quel punto ha 7' di ritardo da Hamel. Questi viene raggiunto dallo scatenato Leducq, che presto lo lascia.

A Chartres, 108 km, raccolta intorno alla sua meravigliosa cattedrale gotica, Leducq è solo. Lo insegue un terzetto formato da Blanchonnet, Hamel e Lehner. Il distacco di Ferrario è salito a 8'. Il solo Lehner, con i due francesi a ruota per il gioco di squadra, insegue con furia Leducq. Più indietro, Ferrario guida un gruppetto ristretto con Piemontesi e Bresciani. Il tratto di strada pessima tra Chartres e Ablis fa crepitare le gomme. Hamel fora due volte e si perde indietro. Il gruppetto di Ferrario viene falciato.

Così, ad Ablis, 135 km, Leducq è solo con 45" su Blanchonnet e Lehner, che, tenace, gli rode un metro dopo l'altro. Ferrario ha ridotto il distacco a 6'. Con lui è Antenen, mentre Bresciani ha 9' di ritardo.

Invano Ferrario cerca di portarsi sotto. Una foratura lo ferma. Resta solo nell'inseguimento. Lo scoramento lo invade. Si ferma di nuovo deciso a ritirarsi. Perde tempo in discussioni. Poi riparte. Davanti, intanto, dopo una caccia di quasi 37 chilometri, Lehner, magnifico, con Blanchonnet sempre passivo a ruota, raggiunge Leducq alle porte di Rambouillet, km 149. Sono in tre al comando.

Mentre Ferrario insegue con rabbia, Blanchonnet scatta. Lehner lo riprende e si mette a tirare a tutta per spuntare lo scatto degli avversari. Ferrario è disperatamente solo. Battuto ormai, regala un inseguimento stupendo, ma impossibile.

Decide la salita dei 17 Tornanti. La folla è enorme. I tre di testa superano insieme 15 tornanti. Poi, dopo il sedicesimo tornante, Leducq scatta. Blanchonnet lo imita. Lehner, stremato dalla rincorsa e dal suo prodigarsi in testa, cede e non riesce a rientrare più: sono due contro uno. All'ultimo chilometro una foratura ferma Blanchonnet. Così Leducq può volare senza opposizione al traguardo.

Leducq, 20 anni, vince in un trionfo di folla. Il coraggioso, tenace Lehner, staccato di 1'02", viene applaudito con calore. Un'ovazione tocca a Blanchonnet, doppio oro olimpico, che finisce a 3'53". Il podio è questo.

Libero Ferrario è quarto, primo dei battuti, staccato di 8'19"4/5. Si è comportato con onore. Non ha trovato alcuna collaborazione nel finale. È stato ancora una volta il migliore della squadra italiana. Se si considera il tempo che ha perduto nelle tre soste, 8 minuti, si capisce che avrebbe potuto lottare per la vittoria.

Il veronese Arturo Bresciani è settimo a 15'10". Tra due anni salirà sul podio del Giro d'Italia: terzo, dietro ai due assi della Legnano Brunero e Binda. Delude Piemontesi, undicesimo, a quasi mezz'ora. L'Italia, però, risulta seconda, dietro alla Francia, nella classifica a squadre. Per Ferrario è una medaglia d'argento. Un piccolo tiramisù.

La gara è stata combattutissima, con *bagarre* dalla partenza all'arrivo. La media di quasi 33 km/h lo dimostra. Nel dopo-corsa vengono respinti i reclami di svedesi, americani e di Bresciani contro i francesi, che, forti del fattore campo, hanno avuto comportamenti anti-regolamentari: aiuti da vetture al seguito, bevande ai controlli, scie complicità.

Scrive *L'Auto*: <La squadra italiana, molto omogenea, è stata a lungo pericolosa. Ferrario ha chiuso in testa. È l'unico campione del mondo ad aver concluso la gara>. Marsh si è arreso per le troppe forature.

Il *Corriere della Sera* critica la spedizione italiana. Sottolinea <la deficiente organizzazione tecnica e il completo abbandono in cui gli azzurri furono lasciati nelle giornate precedenti, dopo le

incertezze della formazione della squadra sino alla vigilia e alla stessa partenza della corsa stessa>. In particolare scrive che <Ferrario Libero corridore di classe superiore ma nervoso e impressionabile era stato bruciato dall'abbandono in cui era stato lasciato e ne ha risentito le conseguenze in gara poiché per due volte avrebbe voluto abbandonare>. Afferma che <si deve soltanto all'insistenza dei giornalisti italiani e dei compagni che erano ai controlli, se egli continuò dopo aver perduto preziosi minuti in discussioni>. Poi <fece una corsa bellissima, perché non ebbe neanche la possibilità di usufruire dell'aiuto dei compagni di squadra che pure si sarebbero sacrificati per lui, ma che furono ritardati da incidenti di corsa>.*

Campionato del mondo 1924 Parigi 180 km in linea.

1. André Leducq FRA 180 km in 5.30'34",
2. Otto Lehner SVI 1'02",
3. Armand Blanchonnet FRA a 3'53",
- 4. Libero Ferrario ITA a 8'20"**,
5. Georges Eugene Wambst FRA a 9'38",
6. Georges Antenen SVI a 12'16",
7. Arturo Bresciani ITA a 15'10",
8. Alphonse De Cat BEL a 18'33",
9. Jean Van Den Bosch BEL a 21'54",
10. Ernie Pilcher GB a 27'48"
11. Domenico Piemontesi ITA a 29'54"
15. Luigi Magnotti ITA a 37'01"
18. Henry Hansen DAN a 45'36"
22. ultimo Frimodig SVE a 49'10".

Classifica per nazioni: 1. Francia 9, **2. Italia 22**, 3. Svizzera 24.

André Leducq avrà una carriera splendida. Il danese Henry Hansen finisce diciottesimo, staccato di 45'36". Vincerà l'oro olimpico a Amsterdam 1928 e il campionato del mondo 1931, due prove a cronometro.

* Nel 1925 Bottecchia realizzerà uno spettacolare bis al Tour, primo con 54'20" sul belga Lucien Buysse.

===21. Coppa Bernocchi. Il tris rapito.=====16 settembre 1924===
Non ha più la maglia iridata. Un talismano prezioso. Così, il 10 agosto, Libero Ferrario si ritira per un problema al ginocchio nel campionato italiano di Treviso, vinto da Piccin. Il 24 sfiora la vittoria nella Gran Fondo dilettanti, una gara di 277 km col Passo del Penice, 1146 metri, battuto in volata da Piemontesi.

Con una torsione d'orgoglio, però, il 7 settembre a Torino, Libero Ferrario respinge gli attacchi degli svizzeri nella XIII Coppa La Piemonte, 150 km, scollina primo sulla Serra, poi brucia Piemontesi sul traguardo. È l'ultima vittoria.

In verità il 16 settembre Ferrario taglia primo il traguardo della Coppa Bernocchi e realizza un tris prestigioso. *La Gazzetta dello Sport* del 17, infatti, titola: <Libero Ferrario vince per la terza volta la / Coppa Bernocchi e si ferisce dopo il traguardo>.* Però, poi, la Giuria lo squalifica per errore di percorso.

Partono 28 corridori. Il percorso è di 157 km. La corsa è combattuta. Sulla salita di Viggiù, il pavese Pietro Cevini sfolta il gruppo. In discesa Ferrario allunga con Bresciani. Via, a rotta di collo. Nei pressi di Cantello i due compiono un errore di strada, ma si accorgono in tempo e si riportano sulla retta via. Insistono e si giocano la vittoria allo sprint. La volata è tirata all'estremo. Libero Ferrario, strapotente, brucia il pericoloso avversario. La sua esultanza, oltre il traguardo, è subito mozzata da una caduta rovinosa. Nell'impeto, infatti, ostacolato dalla folla, vola.

L'atterraggio è micidiale. Sente un crac sinistro, seguito da un dolore lancinante.

Resta a terra sofferente. Se lo avesse visto, Vasco Pratolini avrebbe scritto quello che scrisse di Oreste Conte, che <aveva l'atteggiamento di Francesco Ferrucci a Gavinana>. Una smorfia nel volto Libero si tocca la spalla. Si rialza sofferente. Mentre viene assistito, il vicentino Alfredo Dinale, fresca medaglia d'oro olimpica,* vince la volata del gruppo, davanti al vogherese Oreste Cignoli.

Il giudice d'arrivo annuncia subito la classifica: 1. Ferrario, 2. Bresciani, 3. Dinale. I corrispondenti la dettano al telefono ai giornali. Poi, però, c'è un reclamo. Mentre la Giuria indaga, Ferrario va in ospedale. Il verdetto medico è lapidario: frattura della clavicola della spalla destra. Prognosi di 40 giorni.

Un commissario, intanto, produce le prove dell'errore di percorso dei due uomini di testa. Così la Giuria squalifica Ferrario e Bresciani. Il nuovo ordine d'arrivo è: 1. Dinale,* 2. Cignoli, 3. Cevini. La frattura costringe Ferrario a rinunciare al giro di Lombardia. Lì, il 9 novembre 1924, un talento nuovo si rivela: Alfredo Binda, da Cittiglio. Passa primo sul Ghisallo, vince il premio di 500 lire, finisce quarto, dietro Girardengo e Linari, a 7'44" dal vittorioso Brunero.

Ferrario rientra e si congeda dalle corse il 7 dicembre: fermato dalle forature arriva sesto nella Milano-Genova. Poi deve sfidare la malattia. A 23 anni, nel fiore della giovinezza, esce di scena. Zurigo è l'Hohepunkt, l'acme della carriera di Libero Ferrario. Tutti pensano che sia il punto di decollo, come lo è stato per Lenin, che, partendo da lì, ha fatto la rivoluzione.* Ferrario la rivoluzione non la fa, perché il Fato lo rapisce.

* Il 27 luglio Dinale – con Angelo De Martini, Aleardo Menegazzi e Francesco Zucchetti – ha vinto l'oro nell'inseguimento sui 4 km.

*Dinale, da Vallonara di Marostica, è una folgore. Col suo spunto bruciante, riuscirà a battere per due volte Binda e Piemontesi nel Giro d'Italia 1929.

* Lenin rimase a Zurigo con la moglie Nadja Krupskaja, dal febbraio 1916 al 9 aprile 1917.

===22. Il meraviglioso fiore del deserto=====

Come un meraviglioso fiore del deserto, Ferrario ha una breve stagione. Lo corrode una malattia che non perdona. La tisi.

Tisi è una parola greca che vuol dire *deperimento*, *consunzione*. È chiamata anche *mal di petto* o *mal sottile*. In medicina è la *tubercolosi polmonare cronica*. Una malattia infettiva e contagiosa causata da un batterio, il Bacillo di Koch, *Mycrobacterium tuberculosis*. Si trasmette per via aerea, tramite saliva o colpi di tosse. Ancora oggi resta una delle cause di morte più frequenti.*

La malattia trasforma l'atleta superbo in degente. Evaporano tutti gli aggettivi che i giornali gli hanno dedicato: <forte>, <robusto>, <ben costruito>, <aitante>, <gagliardo>, <plastico>, <resistente>, <poteroso>, <bellissimo>,.... Sono *flatus vocis* lontani. Libero diventa uno stelo fragile, piegato dal calabrone, offeso dalla pioggia, steso dal vento.

Si dibatte tra peggioramenti e ricadute. Soffre. Ha tosse persistente, una febbricciattola che indebolisce, dolore al petto, difficoltà respiratoria. Perde peso. Ha brevi miglioramenti che lo illudono, gli accendono la speranza di tornare alle gare.

In effetti, il 29 luglio 1926, alle 5.30 del mattino, a Rho, Libero Ferrario torna alle corse. Ma nelle vesti di *starter*. Dà il via al primo campionato del mondo su strada in Italia. Lì conosce Luigi Bertolino, l'inventore del campionato, che dirige la corsa.

Si corre sulle sue strade. Il percorso, 192,900 km, è: Rho-Parabiago-Busto Arsizio-Gallarate-Sesto Calende-Borgomanero-Romagnano Sesia-Gattinara-Cossato-Biella-Mongrando-Passo della Serravalle-Ivrea-Castellamonte-Rivarolo Canavese-Leyni,* a 13 chilometri da Torino. Il gruppo, guidato da Balla e Grandi, alle 6 passa a buona andatura da Parabiago.

La corsa si risolve in una volata di 13 uomini. Il torinese Piero Polano parte deciso ai 200 metri, ma i francesi Dayen e Merviel lo rimontano. Vince Octave Dayen, 20 anni, del Vélo Club de Levallois. Quinto è Grandi, tredicesimo Zenone *Il Lancia*.

Libero Ferrario è ormai solo uno spettatore. Va a lezione di pianoforte. Suona e si consola. I nipoti conservano ancora il suo libro di musica, lo Czerny, *Il primo maestro di pianoforte Cento studi giornalieri*. Ogni giorno legge *La Gazzetta dello Sport*.

Piemontesi, Vallazza e Bresciani gli regalano prodezze. Ma le emozioni più grandi gliele dà Alfredo Binda, da Cittiglio, autore di incredibili assolo.*

Segue con passione i campionati del mondo. Le vittorie del bolognese Allegro Grandi, a Budapest nel 1928, e del vercellese Pierino Bertolazzo, a Zurigo nel 1929, accrescono il rimpianto e la malinconia. La bicicletta è un paradiso perduto.

Libero assiste all'emarginazione di *Papà Geo*, il presidente della sua vittoria, alla prima partecipazione dell'Italia al campionato del mondo su strada dilettanti. Il 21 luglio 1927, a Adenau in Germania, Davidson stravince anche il primo campionato del mondo professionisti, con gli italiani ai primi quattro posti: 1. Alfredo Binda, 2. Costante Girardengo a 7'16", 3. Domenico Piemontesi a 10'51", 4. Tano Belloni a 11'38". Un trionfo grandioso. L'ultimo di *Papà Geo*.

Al ritorno da Adenau viene rimosso e soppiantato nella direzione dell'Uvi dal fascistissimo on. Ernesto Torrusio,* 40 anni, un impiegato delle ferrovie, massone, tra i fondatori dei Fasci di combattimento nel 1919, eletto nel Listone Fascista nel 1924. Il fascismo ha ormai messo le mani sullo sport.

Libero mantiene un saldo legame d'affetto con Alfredo Focesi, che lo va a trovare, lo incoraggia, con entusiasmo gli racconta le corse. Quando, nel 1929, *Papà Focesi* allestisce una squadra professionisti, con Mario Bianchi, Alfredo Dinale, Michele Orecchia, Carlo Rovida, Ambrogio Morelli,...segue l'avventura dei corridori della Gloria e, al Giro d'Italia, esulta alle doppiette di Dinale e Bianchi. I corridori della Gloria, che si lanciano all'attacco senza paura, vengono chiamati *garibaldini*. Le loro prodezze* accrescono la sua nostalgia e risvegliano i ricordi.

Lo assiste con affetto la fidanzata, Maria Berteselli. La prediletta, tra le cento ragazze che hanno ingentilito la sua vita. La superstite di uno sciame vari-colorato, che è volato oltre le dune alla ricerca di un nettare nuovo.

* Il fascismo, con regio decreto, nel 1939, abolì la y e Leyni diverrà Leini. Poi, nel 2000, avrà l'accento: Leinì. Nel 2009 l'accento sarà tolto.

*Nel 2020, secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, un milione e mezzo di persone sono morte di tisi, soprattutto in Africa e nel Sud-Est asiatico.

*Il 31 ottobre 1926, nella bufera, Binda partì da solo a 158 chilometri dal traguardo e arrivò con 29'40" di vantaggio su Negrini e Vallazza e 32'18" su Bottecchia.

*Nel 1929 Torrusio cade in disgrazia e sparisce.

*La Gloria di Focesi vincerà il Giro d'Italia con Camusso nel 1931.

===23. Libero per sempre nelle strade della memoria=====14 febbraio 1930===
<La morte è la curva della strada / morire è solo non esser visto>, scriverà Pessoa.* E Libero Ferrario, a poco a poco, non si vede più alle corse.

Nel 1928 passa un lungo periodo al Grand Hotel Miramare di Santa Margherita Ligure nel golfo del Tigullio, dove soggiognerà dal 1931 Guglielmo Marconi – la sua nave *Elettra* nella rada - per effettuare i suoi esperimenti.

Libero rifiorisce un po'. Lo curano il sole, l'aria di mare, l'ombra dei pini marittimi, il canto delle cicale tra gli ulivi. Poi, come i fiori di primavera sotto il solleone, appassisce. Soggiorna nella casa di salute Helios sul Sacro Monte. Poi d'inverno a Cuasso al Monte. Combatte con la febbre e il catarro, tra miglioramenti e ricadute. Una lotta che sfinisce.

La tisi colpisce anche gli atleti. Tullio Bozza, per esempio. Oro nella spada a squadre ad Anversa 1920, il 13 febbraio 1922, è morto di tisi a Napoli a 31 anni. Era l'amante di Sibilla Aleramo, che gli dedica il poema drammatico "Endimione". Bozza aveva 15 anni meno di lei, che scriverà: <Un giorno lo vidi nudo atleta nel suo sonno. Rugiada al mio sguardo...>. Rapita dal suo corpo, si paragona alla dea Selene, che, secondo il mito, innamorata di Endimione, lo fece sprofondare in un sonno eterno in modo da poterlo visitare e baciare per sempre.

La tisi colpisce soprattutto i ciclisti. Come se la polvere della strada, inalata nei polmoni, spianasse la strada al bacillo di Koch. Davanti a Libero Ferrario ci sono ombre che gemono. Fantasma in bicicletta. Ernesto Azzini, ad esempio, primo italiano a vincere al Tour.* Forte, aitante, era soprannominato *El du meter*. Eppure, consunto dalla tisi, a 37 anni si era spento a Milano il 14 luglio 1923.

Libero ha gareggiato contro suo fratello Giuseppe, che correva nella Maino di Girardengo, un corridore formidabile. Il 1° giugno 1914 aveva vinto la Avellino-Bari, 328 km, arrivando al traguardo con 1 ora 3'22" di vantaggio sul secondo, Alfonso Calzolari. Poi la giuria lo penalizzò di 1' per aver preso una scorciatoia al controllo di Matera. Il distacco di 1 ora 2'22" è il più grande dell'intera storia del Giro d'Italia. Nella tappa successiva, però, Giuseppe Azzini non arrivò mai a L'Aquila. Lo cercarono tutta la notte. Lo trovarono il mattino dopo, che dormiva, sfinito e sconvolto dalla febbre, in un granaio di Barisciano. Giuseppe Azzini è morto di tisi a Ospedaletti, in riva al Mar Ligure, l'11 novembre 1925, a 34 anni.

I fratelli Azzini, per i Ferrario, diventano spettri che il presentimento risveglia nei momenti più duri. Gli affari di famiglia vanno male e il crollo della Borsa di New York dà ad essi il colpo di grazia. Intorno a Libero l'atmosfera è intessuta di tensioni e di paure.

Libero Ferrario si spegne come una candela. Tra le preghiere di mamma Maria e il silenzio cupo di papà Carlo. Una parabola lenta e straziante. I polmoni non pompano più, rosi dalla tisi. <Per noi, creature di Dio, non esistono pezzi di ricambio>, ha scritto Alfredo Panzini, ciclista appassionato.

A Libero resta la consolazione della memoria. Ricorda. Rivede Gerbi al Caffè Centrale. E Vallazza accanto a lui nel letto matrimoniale. E la maglia rossocrociata di Eichenberger sempre più vicina. Risente il rumore di aria squarciata della volata di Zurigo. E sorride.

Rivede Ambrogio Morelli,* da Nerviano, ragazzo, che in allenamento aveva tenuto la sua ruota sulla Marcolina. <Quel giorno ha deciso di fare il corridore>, pensa. E mormora: <Il ciclismo continuerà senza di me>.

La sua vita è una clessidra che non può più ribaltare. Ogni secondo è un granello di sabbia che cade per sempre. A poco a poco affonda nel mistero.

Le Moire si sono avvicinate al suo capezzale. Cloto, che ha filato il filo della vita. Lachesi che lo ha misurato. Ora tocca ad Atropo, colei che non si può evitare, che ha le forbici che recidono.

Libero esala l'ultimo respiro il 14 febbraio 1930. È San Valentino, la festa degli innamorati.

La data è dolorosa. Il 14 febbraio scomparirà anche Marco Pantani.* Li lega il filo spinato del dolore.

Libero ha 29 anni. Il 16, al funerale, diecimila persone lo accompagnano nell'ultimo viaggio. La fidanzata Maria piange di un pianto sommesso e disperato.

Maria non è come Sibilla Aleramo, l'ammaliatrice, che cambia amori come fazzoletti.* <Non mi sposerò mai più>, mormora, impietrita dal dolore. E manterrà la promessa. Fedele fino alla morte al suo unico grande amore.

La fine di Libero Ferrario lascia senza parole. È stato un atleta meraviglioso. Ha avuto in più la grandezza del dolore. La sua curva di luce scintilla ancora oggi. Uno splendore reso più abbagliante dalle eclissi subitanee color nero di china.

Per lui strappiamo a Carlin il pensiero che riservò a Bartali: Libero <non va giudicato col cervello, come un fenomeno, come un eccezionale pezzo anatomico, ma va considerato col cuore>.

Parabiago non l'ha dimenticato. Lo stadio porta il suo nome. Libero ha disegnato arabeschi preziosi nella polvere della strada. Anche se i suoi capolavori sono ormai celati dentro forzieri d'asfalto, a Parabiago, però, tendendo l'orecchio, abbiamo sentito due versi di Vittorio Sereni, musicali, pertinenti: <In me il tuo ricordo è un fruscio / solo di velocipedi che vanno>.*

Libero corre ancora nelle strade silenziose della memoria. Solleva nuvole di polvere. Sfida le sciabolate della tempesta. Alimenta la nostalgia, certo, ma anche la speranza.

Pensando a lui, infatti, ci sostiene un pensiero di Jerome Klapka Jerome: <Speriamo in un aldilà dove si trovino sellini di biciclette fatti di arcobaleni e imbottiti di nuvole>.* Libero è là. Con la sua maglia arcobaleno. Immortale.

*<A morte è a curva da estrada, / Morrer é só não ser visto>. Fernando Pessoa. Poesias, 1942.

*Ambrogio Morelli sarà secondo nel Tour del 1935.

*Marco Pantani muore a Rimini il 14 febbraio 2004 a 34 anni.

*Sibilla Aleramo si autodefinì <amante indomita>. Collezionista di uomini e donne, invece fu per Prezzolini <il lavatoio sessuale della letteratura italiana>.

*Vittorio Sereni, "In me il tuo ricordo", Frontiera, 1941.

*Jerome Klapka Jerome, "Tre uomini a zozzo".

Il primo giornale di riferimento per questa ricerca è stato *La Gazzetta dello Sport*, di cui devo ringraziare i membri del Centro di Documentazione. Poi *L'Auto*, *Le Miroir des Sports*, il *Corriere della Sera*. Il primo testo di riferimento è stato quello del prof. Gianazza, scritto a cento anni dalla nascita di Libero Ferrario. Fondamentale è stata la documentazione conservata gelosamente da Libero *Bibo* Rigamonti e dal fratello Virginio, nipoti di Libero Ferrario. Particolarmente prezioso l'aiuto del collega e amico Gabriele Moroni. A loro un grazie sincero.

BIBLIOGRAFIA

- Bergonzi Pier (a cura di), Giro d'Italia 1909-2009, libro ufficiale del centenario, *La Gazzetta dello Sport*, RCS, Mi, 2017.
- Brera Gianni, Storia critica del calcio italiano, 2 vol., Bompiani, Mi, 1975.
- Colarizi Simona, Storia del Novecento Italiano, Bur, Milano, 2000, pag. 453.
- Fossati/Martini/Ormezzano/Picchi, Il duello Coppi-Bartali, La Casa dello Sport, Fi, 1988.
- Gianazza Egidio (a cura di), A cento anni dalla nascita di Libero Ferrario primo italiano campione del mondo di ciclismo, Città di Parabiago, 2001.
- Grandi/Tettamanti, Hai voluto la bicicletta, Sellerio, Palermo, 2015
- Gregori Claudio, ABiCi, Vallardi, Cassina de Pecchi, 2010.
- Gregori, Baslòt, vita e imprese di Giovanni Rossignoli, Bolis, Azzano San Paolo BG, 2019, pag. 400.
- Gregori, Coppi contro Bartali, Diarkos, Santarcangelo di Romagna, 2020, pag. 560.
- Gregori, Ganna, Vallardi, Cassina de' Pecchi, 2009.
- Gregori (a cura di), Giovanni Cuniolo Manina, Litocoop Tortona, 2014.
- Gregori, Il corno di Orlando, Vita, morte e misteri di Ottavio Bottecchia, 66thand2nd, Roma, 2017.
- Gregori/Pastonesi, Legnano, Ediciclo, Portogruaro, 2015.
- La Gazzetta dello Sport, 50 Giri d'Italia, edizione speciale per i 50 anni del Giro, 1967.
- Montanelli-Cervi, L'Italia del Novecento, Bur, Milano, 2000, pag. 715.
- Negri Rino (a cura di), Cento anni di ciclismo, per i 100 anni della Federazione Ciclistica Italiana, Landoni, Legnano, 1985.
- Ormezzano Gian Paolo, Storia del ciclismo, Longanesi, 1977.
- Pastonesi Marco (a cura di), Girardengo, Ediciclo, Portogruaro, 2005.
- Seray/Lablaine, Henri Desgrange, l'homme qui créa le Tour de France, Cristel, St. Malo, 2006.
- Trifari Elio, L'Enciclopedia delle Olimpiadi, vol. I, La Gazzetta dello Sport, 2008.
- Varale Vittorio, I Vittoriosi, Longanesi, Milano, 1969.
- Vergani Guido (a cura di), L'uomo a due ruote, Electa, Milano, 1987, pag. 400.
- Vergani Orio, Misure del tempo, Leonardo, Milano, 1990.