

## STORIA&amp;STORIE

## Il Centenario. Il Gp d'Italia sul circuito di Montichiari



In presenza del re. Il passaggio davanti alla tribuna reale del Gp di Italia a Montichiari. Vittorio Emanuele III, il presidente del Consiglio Bonomi e le autorità seguono la corsa. A sinistra, una copia della Vittoria Alata, già simbolo di Brescia

# QUELL'AUDACE CORSA CHE PORTÒ BRESCIA ALLA RIBALTA MONDIALE

Nel 1921 venne assegnato a Montichiari uno dei tre Gran Premi corsi in Europa. Poi lo «scippo» di Monza



A tutta velocità. La copertina del numero speciale di Sport del mensile «Lidel», dedicata alla Settimana di Brescia

Elena Pala

**B**elgio. Sede del Royal Automobile Club. 15 dicembre 1920. Sono le ore 14 e a Bruxelles si calendarizzano, tra gli eventi del 1921, i Gran premi europei. Saranno soltanto tre: quello del Belgio a Spa, il Gran Prix di Francia nella Sarthe e il Gran Premio d'Italia a Montichiari. Un evento, quest'ultimo, che richiamò allora l'attenzione di tutto il mondo sulla nostra provincia e che oggi l'AC Brescia si propone di celebrare. L'istituto, presieduto da Aldo Bonomi, in collaborazione con Mille Miglia Srl (retta da Franco Gussalli Beretta), Club Mille Miglia «Franco Mazzotti» (diretto da Alfredo Coppellotti e animato da Paolo Mazzetti), l'Automobile Club Italia (sovrinteso da An-

gelo Sticchi Damiani) insieme al Gran Premio d'Italia Circuito di Monza si è impegnato a festeggiarne degnamente il centenario con il comprensibile orgoglio, in un segno di continuità istituzionale.

**Cento anni fa.** Torniamo a cent'anni fa. Al consesso belga siedono i rappresentanti degli AC di Italia, Belgio, Svizzera, Olanda e Ceco-Slovacchia. I delegati italiani sono due, uno dei quali è Arturo Mercanti. Pioniere dell'aviazione e pilota automobilistico, «che non oblia - è un giornalista del tempo a raccontarcelo - il suo amore per Brescia», sa bene l'influenza internazionale che ha il nome della nostra città. Essa «risveglia - continua il cronista - vecchi ricordi di stupende e classiche affermazioni sportive, dell'automobilismo e dell'aviazione».

È il momento dell'annuncio ufficiale del calendario automobilistico internazionale del 1921. Le prove italiane ricono-

sciute sono diverse, unico è il Gran Premio. Avrà luogo sul circuito di Montichiari. Ancora una volta - si legge nei documenti d'epoca - «Brescia lega il suo nome alle maggiori competizioni dell'industria e della perizia personale». Mercanti propone il circuito bresciano, sicuro dell'appoggio fattivo all'iniziativa da parte dei poteri forti di allora, locali e nazionali. Dalle autorità comunali e provinciali al Comitato cittadino degli spettacoli, al Grande, senza dimenticare i direttori dei tre quotidiani locali e il presidente della Società degli Esercenti. Un supporto viene anche da Roma. Plausi arrivano da AC Italia e da alcuni senatori (segniamoci il nome di Silvio Crespi, parleremo del suo ruolo più avanti).

**Ferrari uscì di curva.** Il Gran Premio d'Italia nella brughiera di Montichiari - come racconta lo studioso Franco Robecchi - prende forma «traendo contenuti da programmi messi in campo, ma poi abortiti» nel 1913 e nel 1914. Nel 1921 l'organizzazione centrale del GP è assunta dall'AC di Milano presieduto appunto da Silvio Crespi e dominato da Mercanti, il sopracitato delegato italiano a Bruxelles, nominato nell'occasione commissario generale a Montichiari. Viene insediato un Comitato bresciano con l'incarico di «gestire le risorse e l'amministrazione nell'ambiente locale». In tempi record (soli tre mesi) la macchina dei lavori realizza il percorso: Fascia d'Oro, bivio di Ghedi, Montichiari, Fascia d'Oro. All'opera un ingegnere capo, 4 ingegneri aiutanti, 4 assistenti, 20 motoristi, oltre 1.000 operai specializzati. Nonostante la qualità tecnica dei lavori svolti, non mancano incidenti. Il più clamoroso. Alle pro-

ve prima della gara «all'uscita di una curva - ricordava Enzo Ferrari - trovai la sede stradale sbarrata da una mandria di buoi». Ne seguirono «una brusca frenata, l'uscita di strada, e tutto il resto».

Il GP di Montichiari si svolge con generale soddisfazione, raccogliendo le lodi anche della stampa estera: «È stato - si legge nella rivista parigina *Auto* - sotto il rapporto dell'organizzazione un modello e anche Indianapolis è battuta. Noi - riconosceva il foglio d'oltralpe - abbiamo delle lezioni da prendere».

**Lo «scippo» milanese.** Nonostante queste premesse confortanti, un mese dopo esce sulla stampa locale un articolo dal titolo allarmante per i bresciani: «Una grave minaccia di Gallarate al Circuito di Brescia». Touring Club, AC Milano e imprenditori milanesi puntano a creare nell'area metropolitana del-

la capitale lombarda una pista stabile in un luogo facilmente collegato con realtà produttive italiane e non solo, in un contesto ricco di industrie anche del settore aeronautico. Esclusa

Brescia, scartata Gallarate, l'AC Milano lega il destino del GP a Monza. Uno schiaffo per la nostra provincia che reagisce energicamente organizzando altre iniziative motoristiche, ma soprattutto puntando già nel 1922, con tenacia, alla costituzione dell'AC Brescia che avviene due anni più tardi, nel 1924. È il suo primo segretario, Renzo Castagneto, unitamente agli amici Aymo Maggi e Franco Mazzotti, a ideare la mitica gara «Coppa delle Mille Miglia». Quale miglior modo per legare l'Italia «come in un abbraccio patriottico» e portare - com'è ancor oggi - Brescia alla ribalta internazionale? //

**Prima premiata, poi privata del Gp d'Italia, Brescia si rivarrà subito dopo «inventando» la Mille Miglia**



Affissione gratis. Il manifesto murale dipinto da Aldo Mazza per l'evento. Il ministro delle Finanze concesse agli organizzatori l'esenzione dal bollo

Nonostante fossero solo sei le vetture in gara  
**UN INNO AL MOTORE CHE ATTRASSE 150MILA SPETTATORI**

Elena Pala

«**G**lorifichiamo il benefico motore a scoppio per le opere che compie, per le difese che ci procura, per gli spazi che ci regala, per le liberazioni che ci dà. Sia la Settimana di Brescia del 4-11 settembre - inneggia la stampa del 1921 - la sua festa di esaltazione e di consacrazione a 'Dominatore del mondo'. Non più «Austria» - secondo il motto della Casa d'Asburgo «spetta all'Austria comandare il mondo intero» - ma «Motoris est imperare orbi universo». Tramontano monarchie e imperi - non ha paura un cronista del tempo ad azzardare la portata storica dell'evento motoristico celebrato a Montichiari - ma «l'anelito dell'umanità verso forme d'evoluzione meccanica non s'arresta». Non ferma l'attrazione esercitata dallo straordinario appuntamento neppure la crisi che investe in quegli anni le case costruttrici automobilistiche, che ne rende problematica la partecipazione alla manifestazione bresciana. Il crollo di produzione che ha investito la Ford sta contagiando il mercato europeo, a cominciare da quello inglese. Per l'Italia poi sono anni drammatici.

**Nella notte prima della gara, tra il 3 e il 4 settembre, lunga fila di auto verso Montichiari**

Siamo nel «biennio rosso». Il Paese è sconvolto da rivendicazioni sindacali, scioperi, occupazioni di fabbriche a ripetizione. Agitazioni che nei migliori dei casi rallentano la produzione, nel peggiore addirittura la sospendono. Itala e Scat sono impossibilitate a partecipare al GP di Montichiari «a causa dell'intransigenza operaia».

Non conta se sulla linea di partenza si schiera un numero esiguo di vetture. Sono solo sei quelle pronte a sfidarsi: tre Fiat (di color rosso) e tre Ballot (azzurro). Il concorso di pubblico è ugualmente enorme. Si accalca già nei giorni precedenti alla gara. Viene «da oltre alpe e dalle regioni remote italiane». Le tribune del circuito e gli allineamenti lungo il tracciato accolgono in tutto 150.000 persone. Nella notte tra il 3 e il 4 settembre pare che sulla strada Brescia-Montichiari marci un pezzo d'Italia, «l'Italia sana e forte». Le auto degli spettatori giunti a Montichiari sfiorerebbero - ma forse l'entusiasmo prende la mano al giornalista - la strabiliante cifra di cinquemila, anzi forse diecimila esemplari. Numeri da non credere.