

1927: ORIGINE DI UNA LEGGENDA

L'AUTENTICA STORIA DELLA NASCITA DELLA 1000 MIGLIA

Nel corso degli ultimi decenni, numerose sono state le ricostruzioni, più o meno fedeli, di come ebbe inizio la straordinaria epopea di quella che sarebbe poi stata conosciuta come «*la corsa più bella del mondo*».

La versione più nota, e ovviamente attendibile, è senza dubbio quella a firma di uno dei fondatori, **Giovanni Canestrini**, riportata sul suo famosissimo libro “*Mille Miglia*” edito nel **1967**.

In queste pagine - riprese anche da **Giovannino Lurani** nell'altrettanto famoso “*La storia delle Mille Miglia*”, nel 1979 - è descritto il memorabile episodio avvenuto il **2 dicembre 1926**, giorno ormai riconosciuto ufficialmente come data di nascita della **Mille Miglia**.

Canestrini, con il suo stile venato da un pizzico di malcelata ironia, narra dell'arrivo nella sua casa milanese di *Via Bonaventura Cavalieri* del gruppo dei bresciani costituito da **Franco Mazzotti**, **Aymo Maggi**, **Renzo Castagneto**, (gli altri tre “moschettieri”) e l'amico Flaminio Monti.

Il resto del racconto è ormai leggenda, fino all'intervento di **Franco Mazzotti** che pronuncia le fatidiche parole: “*Coppa delle Mille Miglia*”.

La cronaca di **Giovanni Canestrini**, per quanto aderente ai fatti, risulta parziale e condizionata sia dalla volontà di non risvegliare antiche polemiche, sia dal periodo nel quale scrive, a poco più di due decenni dai tragici eventi che hanno visto la conclusione del regime fascista, dopo la guerra mondiale.

La lettura di un analogo articolo dello stesso **Canestrini**, pubblicato sul “*numero unico*” della **Mille Miglia 1930**, pur senza modificare minimamente la narrazione degli avvenimenti effettuata trentasette anni dopo, offre una visione più complessa - e più aderente alla realtà dell'epoca - di come autenticamente si svolsero i fatti, in quel fine autunno del 1926.

Per meglio comprendere come si giunse a quell'incontro in casa Canestrini, si deve tornare indietro nel tempo di alcuni anni, subito dopo la **Prima Guerra Mondiale**.

Per l'Italia, come per gli altri Paesi europei, sono anni di grande travaglio sociale, quanto di straordinari fermenti culturali e politici.

L'Europa intera cercava di leccarsi le dolorose ferite provocate dalla guerra e dalla successiva “*pace ingiusta*” (così definita perché ritenuta insoddisfacente dai vincitori e umiliante dai vinti). Le rivendicazioni provocano forti tensioni internazionali e interne in tutti i Paesi.

In Italia si parla di “*vittoria mutilata*”; nel **1919**, al volante della sua Fiat Torpedo, **Gabriele D'Annunzio** irrompe nella città di **Fiume** alla testa dei suoi legionari, con l'intento di restituirla alla sovranità italiana, in spregio degli accordi delle potenze internazionali.

D'Annunzio e i suoi legionari resisteranno fino al giorno di Natale del **1920**: sebbene sconfitti (Fiume fu decretata “città libera” ma fu annessa all'Italia solo quattro anni dopo) contribuiscono a creare il mito dell'impresa, che in quel periodo impera in tutti i campi.

Sono gli anni dell'**ardimento**: spedizioni esplorative partono per il Polo, i record di velocità vengono tenacemente tentati e battuti sulla terra, in acqua e in aria. La scienza e lo sviluppo tecnologico, in tutte le sue forme, compiono passi da gigante.



I Fondatori

Da destra:
Aymo Maggi,
Franco Mazzotti,
Giovanni
Canestrini e
Renzo Castagneto
nel 1927

Il **futurismo**, che già aveva pubblicato i “*manifesti*” di **Filippo Tommaso Marinetti** (1876-1944) prima della guerra, incalza gli animi, combatte la “*letteratura borghese*”, diventa addirittura reazione - quasi involontaria parodia - della magniloquenza e dell'estetismo dannunziano: «*Non c'è bellezza se non nella lotta!*».

In questo clima culturale si formano i due giovani bresciani **Franco Mazzotti** e **Aymo Maggi**, accomunati non solo da una salda amicizia, ma anche dall'età (**Maggi** nacque nel **1903** e **Mazzotti** nel **1904**), dalla condizione sociale e dall'agiatezza delle famiglie.

La loro febbre sportiva, il loro gusto della sfida, si traducono nelle competizioni: automobilistiche per **Maggi**, aeronautiche e motonautiche per **Mazzotti**.

Siamo all'inizio degli **anni Venti** e i due amici, all'epoca tra i pochi a disporre di un'automobile, possono permettersi di frequentare abitualmente **Milano**.

La capitale lombarda costituiva il più importante punto di riferimento di quasi tutti i movimenti culturali e sportivi di quel periodo. Qui, dove faceva notare la sua presenza anche **Renzo Castagneto**, seppur più saltuariamente, **Mazzotti** e **Maggi** incontrano gli appassionati di velocità e motori, piloti e giornalisti, tra i quali **Giovanni Canestrini**.

Sono anni caratterizzati da profondi e continui mutamenti, in tutti i campi: nelle case viene introdotta la luce elettrica e di conseguenza i primi elettrodomestici, la medicina e la farmacologia fanno registrare assidui miglioramenti.

Nel **1922** in Gran Bretagna, dal **1924** in Italia, prende il via il servizio radiofonico: hanno inizio le comunicazioni di massa. Così come di massa sono i consumi, con il conseguente boom economico negli States e in Europa (assolutamente relativo perché rapportato alle allora numericamente ridottissime classi abbienti) che procurerà la grande illusione prima della disastrosa crisi economica del **1929**.

Nelle serate trascorse a **Milano** (un poco meno a **Brescia** più restia e tarda nell'assoggettarsi alle mode) i nostri protagonisti indossano frequentemente il cilindro, accompagnato spesso da bastone e guanti, che abbandonano solo per lanciarsi in sfrenati passi di “*charleston*” in compagnia di signorine che danzano scuotendo le loro maxi collane e indossano abiti da molti considerati disdicevoli, tanto le gonne sono corte e le scollature posteriori profonde.

La loro spensieratezza non può in ogni modo prescindere dai gravi eventi politici che accadono in tutto il mondo. In Italia, le tensioni sociali - dovute allo scontro tra operai e lavoratori agricoli da una parte e industriali e proprietari terrieri dall'altra - culminano nei grandi scioperi.

La lotta di classe, tra proletariato da una parte e le classi medie e l'alta borghesia dall'altra, tocca l'apice tra la fine degli anni Dieci e l'inizio dei Venti. Tra gli uomini della sinistra si parla apertamente di rivoluzione armata.

Nel cosiddetto “*biennio rosso*” la violenta vertenza sindacale tra operai e padronato del settore metallurgico (del quale il padre di **Franco Mazzotti** - maggior azionista, tra l'altro, dell'**Isotta Fraschini** - era uno degli esponenti più in vista) si trasforma in una drammatica prova di forza, con una serrata padronale alla quale gli operai rispondono con l'occupazione delle fabbriche.

Le tensioni non sono prerogativa del nostro Paese: mentre in quello che era l'impero degli Zar di tutte le Russie, terminato dalla rivoluzione del **1917**, imperversano le “*purghe staliniane*”, il mondo intero è in fermento.



I Quattro Moschettieri

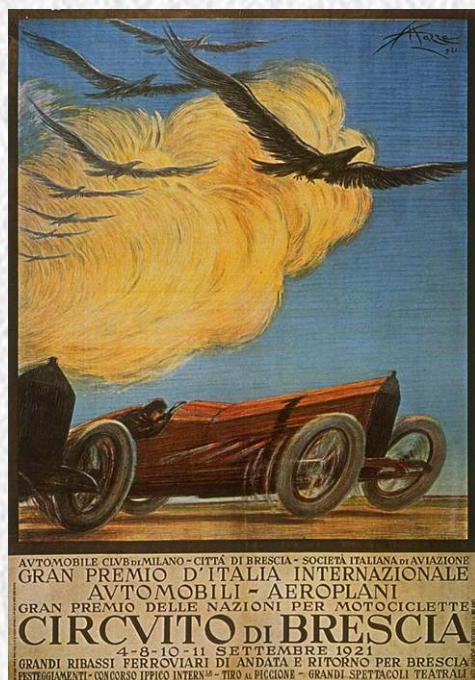
Un'altra immagine di Aymo Maggi, Franco Mazzotti, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto: il gruppo di amici era chiamato come gli eroi di Dumas

Nel **1920**, in Germania, sorge il partito nazionalsocialista di Adolf Hitler: in India il movimento d'indipendenza è condotto dal mahatma **Gandhi** secondo il principio della nonviolenza.

Dopo anni di guerra fratricida, il governo della Corona inglese concede ai secessionisti irlandesi, nel **1921**, di costituire lo Stato Libero d'Irlanda, con eccezione del territorio dell'Ulster.

L'anno successivo, in Italia, le camicie nere fasciste marciano su **Roma**, il Consiglio dei Ministri si dimette e il **Re Vittorio Emanuele III** affida a Benito Mussolini l'incarico di formare il nuovo governo del Paese.

Il mondo intero sembra essere sconcertato; negli Stati Uniti d'America, che attuano una politica estera improntata a quello che viene definito "l'isolazionismo", è introdotto il "proibizionismo", una legge che vieta, tra l'altro, la produzione e il consumo d'alcolici. Gli U.S.A. realizzano circa i quattro quinti della produzione automobilistica mondiale.



A **Brescia**, in ogni caso, i futuri fondatori della **Mille Miglia**, più che di politica, s'interessano di sport, in particolare d'automobilismo, ovviamente. **Maggi** e **Mazzotti** sono poco più che adolescenti quando, nei primi **anni Venti**, **Renzo Castagneto** prende parte all'organizzazione delle grandi manifestazioni motoristiche disputate in territorio bresciano, sul **Circuito della Fascia d'Oro** (il **Primo Gran Premio d'Italia** del **1921**, i **Gran Premi** del **1921** e del **1923**). In concomitanza alle gare automobilistiche del **1921**, vengono disputate anche competizioni aviatorie, motonautiche e motociclistiche, ravvivando la tradizione bresciana delle grandi manifestazioni del primo decennio del secolo.

Queste competizioni incisero indelebilmente l'animo dei tre bresciani, tanto da portarli, cinque anni dopo, al famoso incontro a casa **Canestrini**.

Nel **1922**, dopo la prima edizione in terra bresciana dell'anno precedente, il **Gran Premio d'Italia** fu trasferito sul primo, autentico, circuito italiano, l'**Autodromo di Monza**.

Ne nacque una "querelle" particolarmente astiosa tra bresciani, che si consideravano derubati, e milanesi, assertori della necessità di un circuito permanente.

A volere e ideare l'impianto realizzato nel **Parco di Monza** era stato **Arturo Mercanti**, il segretario dell'**Automobil Club di Milano**, consigliere della **Commissione Sportiva Nazionale**. **Mercanti** fu il primo a intuire la necessità di un circuito chiuso, non mutuato dalla viabilità ordinaria, e pure a rendersi conto che un'opera di tali proporzioni non poteva essere realizzata a Brescia, ma solo a Milano.

Ciò gli valse l'inimicizia e l'astio dei suoi conterranei: già, perché **Mercanti**, l'organizzatore delle celeberrime settimane bresciane automobilistiche e aeree, era egli stesso bresciano.

Brescia restò quindi priva di manifestazioni di primissimo piano, ad eccezione del "**Circuito del Garda**", che fu disputato dal **1921** al **1927** (sospeso poi a favore della Mille Miglia), salvo essere nuovamente disputato, in due cicli, nel dopoguerra.

Il **Circuito del Garda**, pur divenendo manifestazione di buon livello, non assurse ai fasti delle precedenti manifestazioni bresciane, non soddisfacendo appieno né **Castagneto**, che lo organizzava, né **Maggi** che lo vinse nel **1925** e nel **1926**.

In realtà tutto l'automobilismo sportivo pativa, in quegli anni, un periodo di profonda crisi.

A soffrire maggiormente erano i **Grand Prix** e la loro formula, che non richiamava l'interesse delle Case automobilistiche. In particolare le Case italiane si erano ritirate dalle corse, dopo la decisione di ridurre la cilindrata delle vetture da Grand Prix da 2.000 cm³ a 1.500 cm³.

Alla partenza del **Gran Premio del 1926**, a **Monza**, si schierarono solo cinque vetture; peggio ancora al Gran Premio di Francia, con soli tre concorrenti.

Tra le poche corse che tenevano vivo l'interesse (anche delle Case), c'era la **"24 Heures du Mans"**, disputata, per la prima volta nel **1923**, su un circuito stradale con la formula di gara di durata per vetture sport.

In Italia, la situazione delle strade, invariata dalla fine della guerra, era autenticamente disastrosa, tanto da far affermare a **Enzo Ferrari** che bisognava *«percorrere una curva nelle curve»*, indicando la necessità di continui cambi di traiettoria per evitare le numerose buche.

Aymo Maggi spronava gli amici affermando *«... le nostre Case non corrono più, se vogliamo fare dello sport dobbiamo acquistare macchine straniere (...) abbiamo l'impressione che nessuno si interesserà di automobilismo sportivo»*.

L'ambiente soffriva di depressione; **Canestrini** scriveva: *«Discutevamo alla ricerca della soluzione della crisi dell'automobilismo; c'era poco da stare allegri. Bisognava fare qualcosa per lo sport, e soprattutto per lo sport italiano»*.

E **Maggi** ribadiva l'assoluto bisogno di *«creare qualcosa di assolutamente nuovo e sensazionale, per scuotere il mondo dell'automobilismo dal torpore e ricordare le nostre tradizioni sportive»*.

Torniamo ora all'incontro in **casa Canestrini**: la cronaca, piuttosto romantica, di colui che è considerato il *"padre del giornalismo automobilistico"*, è intrisa d'affetto per i tre amici, in particolare per **Franco Mazzotti**, il capo carismatico del quartetto, scomparso poi nel **1942**, abbattuto durante una missione a bordo del suo aereo militare, sul Canale di Sicilia.

Non si deve però credere che, in *via Bonaventura Cavalieri*, tutto scaturì e si concretò nel volgere di pochi minuti: il motivo della visita dei tre bresciani all'amico giornalista era chiaro e preordinato. Nei numerosi precedenti incontri tra appassionati di motori erano emerse delle esigenze indifferibili:

- 1) Brescia, da loro considerata la *"culla dello sport automobilistico"* doveva recuperare il primato perduto.
- 2) La città della Leonessa doveva sganciarsi dall'orbita milanese: a tal scopo, il primo passo era istituire un proprio **Automobile Club**, che non dipendesse più dalla sede di Milano, come avveniva dal **1906**.
- 3) L'obiettivo era quello d'organizzare un grande evento, *«una gara di gran fondo, dunque su strade aperte al traffico, non per vetture speciali da corsa, ma per le vetture della costruzione corrente, una gara infine che oltre al suo contenuto ideale avesse uno scopo pratico ed un significato immediato, sia dal punto di vista tecnico che da quello sportivo»*.
- 4) Il tipo di competizione, lontano dai circuiti, doveva stimolare il ritorno alle corse dell'industria automobilistica nazionale, rappresentando un autentico banco di prova e collaudo.

«Fu Brescia, anzi un gruppo di Bresciani, a scuotere l'universale apatia», riconobbe allora **Canestrini**.

La determinazione ad agire fu fatta propria da un gruppo eterogeneo di uomini che seppero completarsi a meraviglia l'uno con l'altro.

Franco Mazzotti, ventiduenne nel **1926**, era spinto dal padre a impegnarsi in iniziative che lo preparassero ad affiancarlo nella conduzione delle sue numerose attività finanziarie e industriali; per carattere, pragmatismo e carisma apparì fin dall'inizio come il referente del gruppo.



Sportivi Bresciani

Al centro, Franco Mazzotti, Renzo Castagneto e Aymo Maggi con un gruppo di appassionati cittadini

«Franco, da poco ritornato dagli Stati Uniti, era ancora sotto l'impressione dell'enorme diffusione e del predominio dell'automobilismo nella vita d'oltre oceano e, nel suo giovanile entusiasmo, sembrava assillato da un'idea: fare altrettanto in Italia, fare qualcosa che avvicinasse il popolo all'automobile,

trovare la manifestazione che richiamasse quelle enormi falangi di pubblico che aveva visto sui "tracks" americani», scrive di lui Canestrini.

Aymo Maggi, ventitreenne, pilota di magnifiche qualità, era «dominato dalla passione per il suo sport preferito, non sognava che la gara "monstre", che fosse diversa dalle solite».

Renzo Castagneto, trentaquattrenne, spericolato motociclista, era l'uomo che poteva rendere concrete le aspirazioni dei due giovani: dopo aver preso parte all'organizzazione delle più importanti manifestazioni, «coltivava un progetto lungamente accarezzato, ritornare alla luminosa tradizione bresciana».

Ai tre, che godevano non solo d'idee chiare ma, soprattutto, delle disponibilità finanziarie di **Mazzotti**, dell'entusiasmo di **Maggi** e delle capacità di **Castagneto**, mancava qualcosa che gli consentisse di mettere a fuoco l'idea vincente.

O meglio, mancava loro qualcuno: qualcuno che sapesse plasmare le idee nella loro miglior forma per ottenere l'interessamento - e l'appoggio - della stampa nazionale.

Un "esperto di comunicazione e public relations" diremmo oggi.

Chi poteva fare al caso loro meglio del trentaduenne **Giovanni Canestrini**, origine trentina, redattore della rubrica motoristica della **Gazzetta dello Sport**, profondo conoscitore dell'ambiente e amico di tanti piloti?

Ed eccoli, i nostri tre, il **2 dicembre del 1926**, a **Milano** sotto la finestra dell'amico Giovanni, con il quale avevano già condiviso numerose serate a discutere d'automobilismo.

È lo stesso **Canestrini**, nell'articolo del **1930** (dal quale sono state riprese anche le precedenti citazioni virgolettate), a narrare l'incontro: rispetto alla celebre descrizione del suo libro del **1967** non mutano i fatti, quanto il tono del discorso e lo stile della prosa. Con gli anni alcuni angoli si smussano e, soprattutto, si deve tenere conto degli opposti obblighi politici che nelle due occasioni condizionano il suo racconto.

«Mi par di ieri la riunione tenuta nel mio studio, nella quale con **Mazzotti**, **Maggi**, **Castagneto** concretammo e battezzammo questa manifestazione che doveva - fin dalla prima edizione - assurgere ai fastigi della celebrità e conquistare l'animo delle folle. Fu una riunione brevissima.

Puntavamo tutti allo stesso scopo, con pari entusiasmo e la stessa fede. Io sapevo di interpretare sicuramente gli intendimenti della **Gazzetta dello Sport** e i sentimenti di **Emilio Colombo** e di **Cesare Fanti** (rispettivamente direttore e caporedattore della "rosea", N.d.R.), con i quali in varie riprese s'eran fatti progetti per ridonare a **Brescia** una manifestazione che fosse degna del suo passato».

In sostanza **Canestrini**, in quest'occasione, fa comprendere al lettore come tutto fosse in discussione da un pezzo, in accordo tra il neonato **A.C.B., Automobil Club Brescia**, e la **Gazzetta dello Sport** (organizzatrice del già celebratissimo **Giro d'Italia** ciclistico) la quale - evidentemente - non doveva intrattenere rapporti cordiali con l'**Automobil Club di Milano**.

La "riunione brevissima" non aveva quindi il carattere informale di una riunione tra amici, ma era stata convocata allo scopo di "concretare e battezzare questa manifestazione", la Mille Miglia.

«Ma quale gara poteva in quel momento scuotere l'ambiente, interessare case e costruttori ?

Si pensò ad una ripresa del Circuito di Brescia, idea presto scartata perché c'erano da rifare impianti e strade e poi fatto questo non si creava nulla di nuovo e difficilmente le case avrebbero aderito ad una forma di gara già decaduta. Inoltre tutti avevamo fretta di concretare subito.



Regio Automobil Club di Brescia

Il primo marchio dell'A. C. Brescia: oltre alla ruota dentata, presente nei loghi di molti sodalizi motoristici, ci sono la leonessa di Brescia e la corona per vantare il titolo "Reale"

*“Se facessimo un giro d’Italia?” Troppo lungo, troppo difficile. “Una Brescia-Roma-Brescia?” S’era sulla strada giusta. Roma e Brescia: due nomi simbolici. L’automobilismo italiano con questa manifestazione che voleva essere l’inizio di una riscossa, di una vitalità nuova, avrebbe idealmente collegato la terra di **Augusto Turati** - al quale si doveva la rinascita sportiva italiana - alla capitale donde il Duce irradiava la sua volontà realizzatrice».*

Non stupiscano queste affermazioni di **Canestrini**: la delicata situazione politica ai tempi del regime imponeva questi atteggiamenti e, come poi descritto nel 1967, le cose non furono così facili.

La scelta del percorso, ad esempio, sottostava alla moda del tempo che voleva *“far confluire tutto alla capitale”*.

«Si concretò presso a poco il percorso attuale di 1600 chilometri. E quale nome avrebbe avuto la gara? “Gran Premio Brescia”, “G.P. della Resistenza”, “Gran Criterium di Turismo” ? No.

Denominazioni troppo comuni che non dicevano niente. Maggi, Castagneto ed io li scartammo man mano. Mazzotti - sprofondato in una poltrona - sembrava non partecipare a questo lavoro di selezione.

D’un tratto, come colpito da una ispirazione, esclamò: “Coppa delle Mille Miglia” ! Benissimo, il nome era trovato. Non ci mancava che il consenso e l’approvazione delle Gerarchie e poi la grande manifestazione avrebbe potuto realizzarsi».

Ciò che Canestrini non dichiara nel 1930 è la preoccupazione che il nome scelto potesse non essere accettato. Ecco come viene invece riportato il dialogo nel 1967:

Aviatore e pilota

Il Conte

Franco Mazzotti Biancinelli, nato a Chiari (BS) nel 1904, ideò il nome Mille Miglia e finanziò le prime edizioni.

Detiene ancor oggi il record Pavia-Venezia, su idroscivolante, lungo il fiume Po’.

Nel 1942, morì in guerra, abbattuto con il suo aereo sul Canale di Sicilia



«Fu ancora Franco Mazzotti a chiedere: “Quanto è lungo il percorso?” “1600 km”.

“Cioè 1000 miglia - osservò Mazzotti fresco dal suo viaggio americano (la famosa spedizione dell’Aeronautica Italiana con Italo Balbo, N.d.A.) - E allora perché non Coppa delle Mille Miglia?” Il nome piacque a tutti. Qualcuno obiettò che quel riferimento al sistema di misurazione inglese poteva suonare male agli orecchi di qualche zelante gerarca. “Niente affatto”, ribattei, “i romani misuravano le loro distanze in miglia, siamo perciò nella tradizione romana”. E fummo tutti d’accordo.

La Mille Miglia era ufficialmente nata! Il 4 dicembre ne davo per primo l’annuncio sulla Gazzetta dello Sport”».

La notizia, poco più che alcune righe, non gode d’immediato risalto tra il grande pubblico (tranne che a Brescia), assai più attento ai gravi avvenimenti di quell’anno, il 1926.

Una serie di leggi *“fascistissime”* sovverte lo Statuto, distruggendo lo stato liberale e istituendo il regime fascista: il Parlamento viene esautorato e il capo del governo, Benito Mussolini, acquista un potere pressoché assoluto. Partiti e sindacati sono soppressi; con un decreto sono chiusi quei pochi giornali d’opposizione che già non erano stati costretti a cessare l’attività, tramite attentati e ogni forma di violenza, l’anno prima.

Gli italiani - anche quelli che non vorrebbero farlo - portano all’occhiello il distintivo col fascio littorio del PNF. Con l’irriverenza tipica dei loro animi poco malleabili, i bresciani ribattezzano il distintivo *“sömega”*, la cimice.

In Gran Bretagna si verifica una violentissima protesta operaia, mentre in Giappone Hiroito sale sul trono.

Gli automobilisti gioiscono perché è approvato il progetto dell’autostrada Brescia-Bergamo e viene aperta, fino a Riva del Garda, la strada statale *“Gardesana Occidentale”*.

La notizia pubblicata dalla **Gazzetta dello Sport**, che appare ufficialmente come organizzatore a fianco dell’**Automobil Club Brescia**, non sfuggì agli interessati, gettando scompiglio nell’ambiente dei motori.

«Non furono pochi - scrive Canestrini nel 1930 - anche tra coloro che avrebbero dovuto caldeggiarla, che giudicarono pazzesca l'effettuazione di una tale manifestazione; ma l'ambiente sportivo, quello degli appassionati fu subito conquistato dall'ardita ed affascinante gara. Per un momento, però, sembrò perfino che la "Mille Miglia" dovesse naufragare per l'ostilità di taluni ambienti».

Se sulla stampa nazionale la notizia in sé era stata ignorata, l'eco delle reazioni fu vastissimo e i commenti pesantissimi. Ci fu chi scrisse che gli organizzatori erano dei visionari e che nessuna macchina avrebbe mai raggiunto il traguardo. Oppure che i concorrenti sarebbero stati pochissimi, la corsa avrebbe avuto una media relativa, divenendo un cimitero di macchine.

In questo clima, dopo l'appassionante parte teorica, doveva iniziare quella pratica, con la necessità di mettere in piedi una struttura organizzativa lunga 1.600 chilometri, in un'epoca nella quale non esistevano sistemi informatici e nella quale persino i telefoni risultavano ancora scarsi.

A Brescia, comunque, non si scoraggiarono per nulla; le recenti vittorie in importanti competizioni ottenute rispettivamente da **Aymo Maggi** e dalle vetture **O.M.**, la fabbrica di casa, tenevano alti gli animi.

La speranza era di poter schierare al via almeno una trentina di concorrenti, in quella che si riteneva sarebbe stata un'esperienza irripetibile: la prima, e unica, "**Coppa delle Mille Miglia**".

A questo punto della storia, i nostri eroi coinvolsero nell'organizzazione altri personaggi che, seppur oggi poco ricordati, sostennero ruoli indispensabili alla nascita della **Mille Miglia**: **Armando Cougnet**, **Alfredo Giarratana** e **Augusto Turati**.

La "Gazzetta", attraverso il direttore **Emilio Colombo** aveva offerto non solo la collaborazione del giornale, ma anche organizzativa, attraverso **Cougnet**, il "papà del Giro d'Italia ciclistico".

Fu deciso che **Castagneto** e **Cougnet** eseguissero rapidamente un giro di ricognizione del percorso, che fu frazionato in venti zone assegnate ad altrettanti fiduciari scelti tra i corrispondenti della **Gazzetta dello Sport**.

A costoro, sotto la direzione di **Cougnet** come al **Giro d'Italia**, fu affidato l'inquadramento dei controlli e dei passaggi nei diversi centri.

Il **18 gennaio 1927**, l'A. C. Brescia inaugurava la sua nuova sede, dove cominciarono a giungere le prime iscrizioni: la prima fu quella di **Zampieri**, con una **Amilcar CG SS**.

Franco Mazzotti assunse l'incarico di *Commissario della Manifestazione*, **Renzo Castagneto** fu nominato *Direttore di corsa e Segretario della manifestazione* (incarichi che manterrà fino al 1957), **Maggi**, **Giarratana** e **Oreste Bertoli** *Commissari Sportivi*. **Canestrini** e l'ing. **Ottavio Fuscaldo**, progettista delle vetture O.M., *Commissari Tecnici*.

Come riferisce **Canestrini**, nel 1967: «Migliaia di lettere, comunicati e circolari invasero mezza Italia, interessando prefetti, deputazioni provinciali, Automobile Club, consoli del Touring Club Italiano, giornalisti, società sportive, parroci ed autorità ecclesiastiche, carabinieri, comandi della Milizia, segreterie politiche dei Fasci. (...)»

Nel frattempo avremmo compiuto le pratiche necessarie e tastato il polso all'opinione pubblica e degli ambienti ufficiali. Ma non tutti i nostri progetti andarono per il verso giusto.

Le prime reazioni ufficiali, e pertanto preoccupanti, vennero dalla presidenza dell'Automobile Club d'Italia. Avendo casualmente appreso che Silvio Crespi si apprestava a intraprendere un'azione presso le autorità del partito e del governo per manifestare la sua opposizione alla preannunciata manifestazione bresciana, mi affrettai a informare Aymo Maggi».

Maggi - tramite **Alfredo Giarratana** (direttore del quotidiano "Popolo di Brescia", l'attuale **Giornale di Brescia**, politico influente e membro del consiglio direttivo dell'A.C.B.) - ottenne un immediato appuntamento a Roma con **Augusto Turati** e si precipitò, l'otto di febbraio **1927**, nella capitale. Il giorno dopo fece ritorno con una lettera autografa del Segretario del Partito Nazionale Fascista, che recitava: "SEGUO CON ATTENZIONE IL LAVORO DI PREPARAZIONE E ORGANIZZAZIONE DELLA «COPPA DELLE MILLE MIGLIA».



L'aiuto della Gazzetta dello Sport

Armando Cougnet, organizzatore del Giro d'Italia e poi direttore della "rosea", affiancò Castagneto

SONO SICURO CHE LA PROVA RIUSCIRÀ EGREGIAMENTE. PER QUANTO PUÒ VALERE IL MIO CONCORSO D'AZIONE VE LO OFFRO INTERAMENTE. ALALÀ, TURATI”.

I quattro amici della Mille Miglia non speravano tanto, il maggior ostacolo poteva dirsi superato; quanto valeva il “concorso d'azione” di **Turati**? Quanto quello del segretario dell'unico partito in un Paese a regime totalitario. Non erano certo i tempi adatti, né egli era il soggetto conveniente, per aprire un contraddittorio.

Canestrini nel 1930 chiosava sarcastico: «*E i pavidì, i prudenti, i critici s'acquietarono e gli organizzatori con rinnovato entusiasmo intensificarono l'opera imponente di preparazione, sicuri ormai del successo*».

Le cose non diventarono comunque semplici d'incanto e le difficoltà da superare furono ancora molte, così come le resistenze di alcuni ambienti, più vicini alle fazioni più estreme del PNF che a Turati.

Di grande interesse è la testimonianza di **Alfredo Giarratana** in un lungo articolo a sua firma, “**Come è nata la Mille Miglia**”, sulla rivista “**Brescia**”, nel 1932.

Giarratana ebbe parte importante nell'organizzazione delle Mille Miglia d'anteguerra. La sua figura fu in seguito condannata all'oblio - se non per qualche citazione di Canestrini della sua attività giornalistica - poiché esponente di spicco del fascismo.

Il suo nome era legato a quello di **Augusto Turati**, con il quale condivise parecchie vicende professionali e politiche.

Entrambi provenivano dall'area liberale e avevano fatto parte della schiera degli “*interventisti*”.

Formati nei circoli anticlericali, passati attraverso il tirocinio del giornalismo “*zanardelliano*”, furono considerati i “capi” del fascismo bresciano. Stando ai documenti dell'epoca godettero in ampia parte della stima degli avversari.

Augusto Turati era originario di Parma, dove nacque nel 1888. Giovanissimo, si mette in luce per le sue qualità di schermidore; grande eco desta la sua vittoria, a San Remo, contro il campione del mondo di fioretto. Intraprende molto presto la carriera di sindacalista e giornalista.

Nel 1921, si presenta una prima volta alle elezioni politiche, senza essere eletto.

Due anni dopo, la sua influenza a **Brescia** è però notevole, tanto da riuscire a convincere alcuni industriali a finanziare l'apertura de “**Il Popolo di Brescia**”, che mutua il nome da “**Il Popolo d'Italia**”, il quotidiano del Partito Fascista.

Con la brutale chiusura de “**La Sentinella**”, il più antico quotidiano bresciano, avvenuta nel 1925, “**Il Popolo di Brescia**” diventa l'unico giornale sulla piazza, assorbendo “**Il Cittadino**”.

Nel 1924, sia **Turati** sia **Giarratana** vengono eletti al Parlamento, in quelle che vengono definite le “*elezioni burletta*”.

Il 31 marzo del 1926, **Augusto Turati** è nominato da Mussolini Segretario del PNF, attirandosi le antipatie dell'ala squadrista del partito, in particolare del “*Ras di Cremona*”, il temuto Farinacci.

Il suo potere durerà poco: riletto alla Camera nel 1929 - come **Giarratana** - pagherà il suo mancato allineamento con le posizioni estreme del suo partito nel corso dello stesso anno.

Il duce lo esonera dall'incarico definendolo “*un forbito camerata in camicia nera di seta*”.

Per non rendere troppo brusca l'epurazione, a Turati fu offerta la direzione del quotidiano la “**Stampa**” di Torino ma, neppure un anno dopo, nel 1930, sarà esiliato nell'isola di **Rodi**, dove sopravvivrà vendendo canditi e uvetta.



Gli amici della Mille Miglia

A sinistra, Italo Balbo, nel 1927 comandante della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e Segretario di Stato per l'Aviazione; a destra Augusto Turati, dal 1926 Segretario del Partito Nazionale Fascista

All'atto della sua nomina a Roma del 1926, **Giarratana** lo aveva sostituito, assumendo la direzione de "Il Popolo di Brescia". Rimasto legato al vecchio amico, come la maggior parte dei bresciani, anche **Giarratana** cadrà come lui in disgrazia nel 1938.

Nei primi mesi del 1927, in ogni caso, i due si trovavano all'apice della loro carriera e appare quindi particolarmente rilevante il racconto di **Giarratana**: «... in quei primi tempi, se l'idea aveva colpito la fantasia della gente, coloro che dovevano poi realizzare questo sogno dovettero sentire più che la dolcezza, un incubo, visto che nascevano difficoltà da tutte le parti, e non solo difficoltà di ordine finanziario, alle quali provvide generosamente Chino Mazzotti.²

Il grande sostenitore

Alfredo Giarratana (1890-1982) fu direttore del Popolo di Brescia e presidente della Azienda dei Servizi Municipali



Ciò che è più sorprendente è l'essere passati in meno di due mesi dalle parole ai fatti; il che vuol dire che qualche volta anche dalle chiacchiere che sembrano inutili³ gli uomini di qualità sanno tirare fuori dei fatti che sono e restano sbalorditivi. Maggi e Mazzotti accettarono con entusiasmo l'idea di Castagneto (importante attribuzione di paternità dell'idea) che cominciò a correre attraverso mille bocche. (...)

Si trattava di mobilitare mezza Italia, si trattava di vincere la naturale resistenza delle cosiddette autorità costituite, le quali, use a chiudere un piccolo circuito, senza riuscire ad eliminare le disgrazie, non si sentivano di dare l'autorizzazione tanto facilmente.

Nelle more delle decisioni supreme si stabilì che il sottoscritto e Chino Mazzotti avrebbero fatto un giro di propaganda, non per avere il senso della strada⁴ ma per sentire il polso degli uomini e le idee delle autorità.

Non nascondo che partendo io pensavo inoltre di suscitare, attraverso i colleghi della stampa italiana, un tale clamore da forzare moralmente la mano a chi doveva decidere.

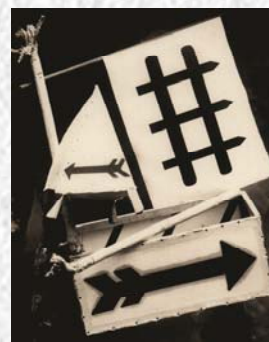
Fu così che una bella mattina la Isotta Fraschini di Mazzotti mi venne a prendere. Il percorso che i corridori dovevano fare tutto d'un fiato noi lo facemmo in otto giorni, cercando i direttori di giornali, i presidenti degli Automobil Clubs ed i Segretari federali, sui quali facevamo principale assegnamento, come coloro che all'occorrenza avrebbero potuto metterci a disposizione delle forze inquadrato per la sorveglianza della strada. Infatti lo spirito principale della nostra propaganda e lo stimolo da noi adoperato erano di carattere politico: volevamo cioè dare la dimostrazione, attraverso la corsa, della grande disciplina del popolo italiano, non solamente sportiva, per concludere che la disciplina è forza. Prima di arrivare nella capitale non cercammo di coinvolgere i Prefetti, perché eravamo sicuri che l'unico risultato pratico sarebbe stato ottenuto con degli ordini dati da Roma». ⁵

Mazzotti e Giarratana fanno sosta a **Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Firenze, Siena** riunendo, i vari interessati e piccole folle di appassionati.

«Ma è indiscutibile che l'entusiasmo della prima Mille Miglia si creò anche con queste forme di propaganda spicciola per le quali serviva da attrattiva la Isotta Fraschini, che aveva dipinto sugli sportelli, a grandi lettere: Mille Miglia. Non bisogna dimenticare che noi avevamo a bordo decine di migliaia di foglietti volanti, con tutte le istruzioni per il pubblico. Avevamo itinerari, planimetrie, serie di articoli riprodotti, tutto quanto cioè poteva servire a vendere brillantemente il nostro specifico.

A Roma si trattava di vincere le ultime esitazioni. Fummo subito ricevuti da S.E. Turati, il quale ci segnalò delle difficoltà fatte dal Ministero degli Interni. Naturalmente io protestai, sicuro che se le cose andavano come erano state previste e predisposte nel primo tratto, per la Mille Miglia il trionfo era certo.

Aggiunsi che ero pronto a garantire personalmente. Turati osservò semplicemente che la mia garanzia personale valeva un po' poco, e allora mi parve naturale che lui offrì la sua, tanto più che i Segretari



1600 km ben allestiti

L'Automobile Club di Brescia dispose abbondante segnaletica lungo tutto il percorso.

federali avrebbero da soli potuto fronteggiare la situazione, mentre gli Automobil Clubs avrebbero dato il loro contributo tecnico.

La sera stessa Turati mandava una circolare ai Segretari federali; il giorno dopo c'era l'autorizzazione del Ministero degli Interni.

Il viaggio di ritorno dalla parte dell'Adriatico fu una specie di trionfo, anche se nella fretta di correre noi davamo appuntamenti a delle ore impossibili. Ad **Ancona** si fece una seduta all'Automobil Club alle due di notte - si tenga conto dell'impossibilità di rispettare gli orari, stante la viabilità del tempo - fino alle quattro del mattino per predisporre delle segnalazioni luminose; e le cose furono fatte così bene che le segnalazioni notturne da **Terni ad Ancona** costituirono lo stupore di tutti i concorrenti. La stessa cronaca della corsa registrò con meraviglia il fatto che per interi chilometri la popolazione assistette al passaggio dei corridori con delle torce a vento costituenti non solo un'illuminazione di gala, ma una vera "illuminazione a giorno", come dicevano i nostri vecchi.

A **Todi** ci aveva raggiunto Aymo Maggi che ci diede il primo tempo della sua prova da **Brescia a Roma**. A **Padova** incontrammo Castagneto che faceva già per la terza volta il giro, scrivendo quelle note sul percorso raccolte poi in brochure. (...)

Certo si è che partiti senza niente di deciso noi ci trovammo a questo punto del percorso già in piena organizzazione. Erano bastati cinque giorni a precipitare la risoluzione, perché Ministero, Direzione del Partito, Comando Generale della Milizia non davano tregua; ed i giornali - secondo il mio piano - incalzavano.

Ma anche la organizzazione centrale a Brescia - dipendente direttamente da Renzo Castagneto - lavorava in pieno.

Infatti a **Rimini** avevamo trovato una macchina col giovane Bertoli, che provvedeva alle segnalazioni, e altri tre camioncini. Più su, a **Treviso**, trovammo Cugnet che ispezionava le segnalazioni già predisposte. Lavorando in questa maniera, di giorno e di notte dieci giorni prima della gara si poteva avere la certezza che mai in nessuna nazione del mondo una simile corsa sarebbe stata possibile e nessuna nazione del mondo avrebbe visto spettacolo più grandioso e interessante».

E **Canestrini**, nell'articolo del Trenta, ricorda: «In tre mesi l'organizzazione fu pronta, mentre le adesioni superavano di gran lunga le previsioni dei più ottimisti. 101 iscritti, tra i quali i più bei nomi dell'automobilismo italiano, ed 11 squadre ufficiali rappresentanti 10 marche».

Tutto pareva andare per il verso giusto, ma se le difficoltà di ordine politico e organizzativo erano state alla fine risolte, restava un ultimo scoglio da superare: la burocrazia sportiva.

Il **R.A.C.I., Regio Automobil Club d'Italia**, - con il suo presidente **Crespi** - non aveva certamente osato opporsi alla presa di posizione di **Turati**, ma era ora intenzionato a frapporre tutti gli ostacoli possibili.

In primo luogo - con lettera del **25 gennaio 1927** - la **C.S.A.I., la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana**, costrinse gli organizzatori a modificare la data della gara, inizialmente prevista per il **20 marzo 1927**, a causa di una manifestazione concomitante⁶; il **29 gennaio**, una seconda lettera censurava che la **Gazzetta dello Sport** avesse pubblicato il regolamento prima dell'approvazione da parte della **C.S.A.I.** stessa e intimava di non far pubblicare i nomi degli iscritti.

Il **15 febbraio**, nell'inviare a Brescia - finalmente - il regolamento vistato e approvato fu la volta della polemica sulle medie.



Reale Automobil Club Italia

Il marchio del Reale (o Regio) Automobile Club d'Italia introdotto nel 1927.

Negli Anni Trenta, la parola club, non italiana, fu sostituita con il più patriottico termine "circolo"

IL NUOVO STEMA DEL
REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

Il problema consisteva nel fatto che gli organizzatori, intendendo accettare tutte le vetture da turismo che si fossero iscritte, comprese quelle di piccola cilindrata come le Peugeot da 750 c.c., non conoscevano esattamente quanto tempo sarebbe stato necessario a tutti i concorrenti per compiere l'intero tragitto di 1.600 chilometri.

La stampa e l'opinione pubblica ritenevano che per completare il percorso, costituito per la maggior parte di strade sterrate, polverose o fangose dipendentemente dalle condizioni meteorologiche, sarebbero stati necessari circa due giorni, forse tre per le vetture meno veloci. E gli equipaggi che sarebbero scesi in gara erano considerati «arditi, o addirittura eroici».

Tuttavia, dai risultati delle prove di **Maggi**, all'**A.C. Brescia** si sospettava e sperava in un risultato clamoroso.



Sui giornali di quei primi mesi del **1927** si leggeva: «Se le vetture vincitrici raggiungeranno il traguardo a 55/60 km/h, si potrà ben affermare che l'automobile è veramente una magnifica macchina, che permette di viaggiare su strade comuni, non certo costruite per i moderni mezzi di trasporto, a velocità notevolmente superiore a quelle dei più veloci treni, su percorsi così lunghi».

Si leggeva anche, sempre nel **1927**, che lo stato applicava una tassa a coloro che superati i venticinque anni risultavano essere ancora celibi (tassa che **Castagneto** dovette pagare, mentre **Maggi** e **Mazzotti** evitarono, grazie all'età, ancora per qualche anno).

Da oltre oceano suscitavano scalpore - per motivi opposti - avvenimenti diversi: sensazione destava l'ingiusta condanna alla sedia elettrica di due anarchici italiani, **Sacco** e **Vanzetti**. Da **Hollywood**, divenuta capitale del cinema, si annunciava l'arrivo del cinema sonoro; e a fare notizia era pure la scoperta di nuove fibre sintetiche e l'avvento della plastica.

A **Brescia**, nel frattempo, proseguiva la polemica con la **C.S.A.I.** che, con una lettera del **9 marzo**, comunicava il divieto di partecipazione alle vetture con cilindrata inferiore ai 750 c.c., escludendo, di fatto, la squadra ufficiale Peugeot.

Ne seguì uno scambio di corrispondenza quasi giornaliero tra **Castagneto** ed il vice presidente della **C.S.A.I.**, **Arturo Mercanti** (proprio lui, il bresciano fondatore dell'Autodromo di Monza).

Mercanti non poteva far altro che comunicare, usando sempre la terza persona, le decisioni della Commissione Sportiva, costantemente sfavorevoli alla Mille Miglia.

Finché, il 22 marzo, quattro giorni prima della gara, un telegramma (questa volta scritto in prima persona) annuncia all'A.C.B.: "AUTORIZZO ISCRIZIONE TRE PEUGEOT CLASSE H COPPA MILLE MIGLIA. STOP. CSAI VICEPRESIDENTE MERCANTI. STOP".

Che **Mercanti** non si considerasse affatto avversario dei propri concittadini lo dimostrò iscrivendosi alla prima **Mille Miglia** al volante di un'Alfa Romeo RLSS; ciononostante, per schierarsi al via evitando i guai, fu costretto a celarsi sotto lo pseudonimo di "Frate Ignoto". Conciliante il commento di Canestrini, ormai bresciano acquisito: «La sua presenza quale partecipante voleva dire che avrebbe forse voluta organizzarla lui e che la approvava perché di "stile bresciano"».

Da notare che **Arturo Mercanti**, tra il 1927 e il 1935, disputò otto Mille Miglia giungendo, come miglior piazzamento, settimo assoluto. Proprio nel **1935**, benché fosse ormai sessantenne, ottenne di essere richiamato alle armi per partecipare alla campagna d'Etiopia, come tenente colonnello del corpo indigeni della Somalia. A guerra ormai conclusa, il **6 luglio 1936**, rimase ucciso durante l'assalto a un treno di bande irregolari.

E finalmente venne il giorno, il **26 marzo 1927**: «Nessuno ha dimenticato il debutto trionfale della Mille Miglia. - Ricorda Canestrini - le 77 vetture partite da Brescia⁷ trovarono due ali quasi ininterrotte di folla



"Frate Ignoto"

Arturo Mercanti, nato a Milano da genitori bresciani, nel 1875 organizzò il primo Gran Prix italiano e poi fondò l'Autodromo di Monza. Fondò pure l'Aereo Club d'Italia.

entusiasta e plaudente per tutti i 1600 km. Non un tratto di strada che non fosse sorvegliato, non un atto di indisciplina, non un incidente. Trentamila militi, innumerevoli sportivi con commovente passione ed abnegazione avevano reso possibile un miracolo di organizzazione che con orgoglio può dirsi costituisca una delle espressioni dello spirito nuovo che anima il popolo italiano. L'altro miracolo fu costituito dai risultati tecnici della competizione e dalla trascendente combattività dei concorrenti tutti».

A sorprendere non fu solo il tempo (21 ore, 4 minuti e 48 secondi) impiegato dai vincitori, Minoja e Morandi su O.M. 665 S, quanto quello del vincitore della ormai famosa classe H.

Con una Peugeot 5 HP Tipo Mille Miglia, di soli 747 c.c., Cazzulani e Monferroni fecero ritorno a Brescia in sole 33 ore 51 minuti primi e 33 secondi: un tempo del quale, secondo certa stampa, non avrebbero dovuto essere accreditati neppure i vincitori assoluti.

Lo spessore dell'impresa con il suo significato sociale e il successo della manifestazione ricevettero un tributo inaudito dalla stampa. Il **Corriere della Sera** scriveva: «Poco più di venti ore, nemmeno un giorno e una notte per compiere quasi 1700 km: una media che supera i 77 orari. L'automobile è passata per le strade di mezza Italia come un dominatore di tempo e di spazio. Il successo del mezzo meccanico appare dunque grandioso». La **Mille Miglia** aveva aperto nuove frontiere, una nuova era.

Ada Negri, celebre poetessa, scriveva sul «**Secolo XX**»: «Fra i piaceri moderni non ve n'è uno che sorpassi o uguagli quello di un viaggio in automobile. Nel veicolo nostro, obbediente a noi soltanto, che ci conduce soltanto dove il nostro capriccio vuole, il bisogno di libertà che è in diviene certezza di libertà, senso di plenitudine, d'evasione, di possesso dello spazio e del tempo, che trascende il limite umano».

La libertà dell'automobile

Ada negri, la celebre poetessa nata a Lodi nel 1870, fu la prima e unica donna ad essere ammessa tra gli Accademici d'Italia.



E **Alfredo Giarratana**, dalle pagine de «**Il Popolo di Brescia**», tuonava: «Ora che la Mille Miglia è ormai un trionfo indiscusso attraverso tutta la stampa italiana la quale, salvo rare eccezioni, ha aspettato domenica⁸ a celebrare il valore di questa dimostrazione di audacia e di forza, sia lecito a noi, che abbiamo fatto qualcosa per la riuscita, di sventare un poco le benemerienze degli ultimi venuti. (...)

Turati diede il via. La O.M. vinse con Minoia⁹ e Morandi. Trionfo bresciano da cima a fondo. E tale deve rimanere».

Pochi giorni più tardi, Turati relazionò a fondo il Duce; Mussolini intuì quale straordinario strumento di propaganda la **Mille Miglia** avrebbe rappresentato per il Paese. Consegnò quindi al Segretario del Partito Nazionale Fascista un foglio indirizzato agli organizzatori della Mille Miglia. Sotto la sfarzosa intestazione della carta solo due parole, lapidarie: «**Si ripeta**»!



Pronti al Via

Tutte le partenze delle Mille Miglia, dal 1927 al 1957, avvennero da Viale Venezia, ad eccezione del Gran premio Brescia delle Mille Miglia del 1940.

NOTE:

- 1 Chino, o meglio Kino (ma la “k” non si poteva usare), era il nomignolo di Franco Mazzotti.
- 3 Giarratana si riferisce ai tanti discorsi tenuti nelle serate trascorse a Milano.
- 4 Tale compito era affidato ai due tecnici, Castagneto e Cougnet.
- 5 Corsi e ricorsi storici: la strategia dello “stimolo politico” adottata da Giarratana, un autentico pretesto come lui stesso lascia intendere, sarà la stessa arma adottata per far riprendere la Mille Miglia dopo la guerra, nel 1947. Castagneto e Bruno Boni “il sindaco della Mille Miglia”, fecero leva sulle autorità della nuova Repubblica Italiana, sostenendo proprio il contrario, cioè che l’ordinamento politico democratico poteva mostrarsi superiore a quello fascista.
- 6 La seconda edizione, su quattro disputate, del “Circuito del Pozzo”, 251 km di percorso con 20 vetture al via. Vincitore : Bona su Bugatti 1500.
- 7 Dei 101 equipaggi iscritti, 24 non si presentarono alla partenza.
- 8 L’eccezione alla quale Giarratana fa riferimento era rappresentata dalla Gazzetta dello Sport; la domenica citata è il 27 marzo, giorno della conclusione della gara.
- 9 Giarratana, da fascista osservante, scrive Minoia e non Minoja, perché la “j” non poteva essere usata in quanto lettera non appartenente all’alfabeto italiano.



Omaggio a Turati

Pagina iniziale dell’album fotografico della Mille Miglia, donato ogni anno dagli organizzatori ad Augusto Turati. Quella fotografata appartiene alla quarta edizione, nel 1930