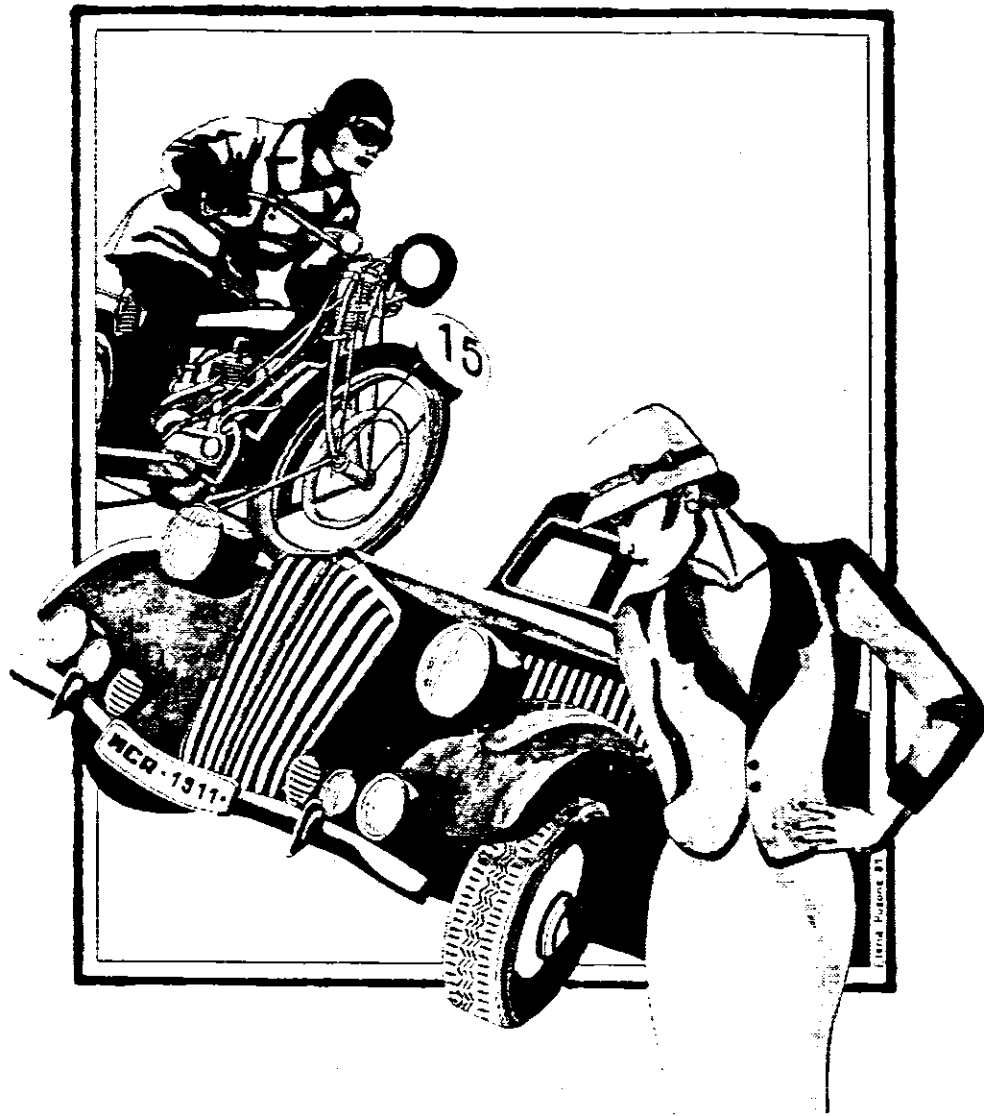


**MOTO CLUB RAVENNA**

**COMUNE DI RAVENNA**



**MOTOGIRO**

*Dal 26 al 30 aprile 1990 si svolgerà la seconda rievocazione storica (organizzata dal M.C.L. Liberati di Terni) del Moto Giro d'Italia.*

*Il transito da Ravenna della carovana è previsto a partire dalle ore 11,00 di domenica 29 aprile (percorso: Via C.S. Gaetanino, Via Di Roma, Via P. Costa, Via XIII Giugno, Piazza Del Popolo, Piazza Garibaldi, Via Mariani, Via Di Roma, Via Cesarea...).*

*Per l'occasione il Moto Club Ravenna vuole ricordare i Ravennati che contribuirono a scrivere la storia del motogiro e cioè la squadra di piloti ravennati (Unione Provinciale Motociclistica Ravenna) che vinse nel 1955 la prestigiosa Coppa d'Oro Dragoni riservata alla classifica a squadre ed il promotore del motogiro moderno (dal 1953 al 1957) l'indimenticabile e valente giornalista ravennate De Deo Ceccarelli, socio onorario del Moto Club Ravenna, scomparso a Milano nel 1988 all'età di 80 anni.*

*Ed è proprio con una testimonianza di De Deo Ceccarelli che è possibile rivivere le passioni, le atmosfere ed i tempi di quella «Impetuosa, Gigantesca e Audacissima cavalcata...».*

## *Quella impetuosa, gigantesca e audacissima cavalcata...*

Dicembre 1985

Carissimo Presidente, anzi Presidentissimo del Moto Club Ravenna Alvaro Baldini, quando mi annoio, attraverso le carte spiegazzate e i libri polverosi che trovo in cantina (o nel solaio), ritorno al passato: e senza volerlo faccio dei salti all'indietro di venti, trenta, cinquanta e anche sessant'anni (come nel caso del circuito del Savio) per respirare un po' meglio.

Poi, coi salti all'indietro mi fermo: altrimenti ritornerei fanciullo, o poppante, col rischio di poter parlare soltanto con gli «uóé» o «ué» che dir si voglia, e non ti vorrei annoiare di più di quel che già ti abbia annoiato.

Ma senza ricorrere ai vecchi libri e riviste è bastata, per fare un salto all'indietro, carissimo Baldini, la tua bella rivista «Motoraction» del 2 agosto 1985, che mi è arrivata esattamente dopo quattro mesi e mezzo, a pochi giorni del 1986, per merito delle italiane poste.

Ti dirò che mi ha fatto molto piacere egualmente, anche se in ritardo, perché ho trovato riportata una lettera che ti avevo scritto; mi spiace soltanto che tu abbia potuto pensare a un Ceccarelli privo di gratitudine, poco urbanizzato per dire

mediocrementemente educato. In ogni modo non posso che ringraziarti oggi: 1 dicembre, molti mesi dopo la tua gentile rimessa...

Molto probabilmente per esigenze di impaginazione la mia lettera è stata mutilata di qualche riga; quanto bastava per non far capire bene al lettore che rapporto avesse la «Coppa d'Oro Bruno Dragoni» col mio padrone di casa, in Ravenna, Romeo Turchetti: padre del figlio che con i colleghi Casabianca, Merendi, Montanari e Torricelli vinse quella bellissima espressione d'arte d'arte, per conto dell'Unione Provinciale di Ravenna, gareggiando nel 3° Giro Motociclistico d'Italia, organizzato dal giornale sportivo quotidiano «Stadio».

Il Giro d'Italia Motociclistico, il «Motogiro». Non sono facile preda delle commozioni ma pensando a quella manifestazione motociclistica sulle strade d'Italia, che rivalessava per l'interesse suscitato (dal 1953 al 1957) con la Mille Miglia Automobilistica e col Giro d'Italia Ciclistico, mi si inumidiscono le ciglia. Perché di quella impetuosa, gigantesca e audacissima cavalcata dei Tartarini, Provini, Mendogni, Tassinari e

Venturi attraverso la Penisola io fui l'artefice! E me ne vanterò sempre: benché abbia vinto un campionato di modestia...

Ti racconto, se hai un po' di tempo da dedicarmi, di ascoltarmi, come andò. Ma veniamo alle origini del Giro Motociclistico: la prima edizione si svolse nel 1914, per conto dell'U.S. Milanese e de «La Gazzetta dello Sport».

Strade polverose, o fangose, sassi-buche-polvere: 4 tappe-Km. 2.400, vinse Oreste Malvisi (Ariel), 56 i partenti, 18 i superstiti le cui macchine furono esposte alla I Mostra Motociclistica di Milano. Poi scoppiò la prima guerra mondiale e il Giro Motociclistico venne ripreso dopo nove anni, nel 1923 - sempre con partenza e arrivo a Milano - con la vittoria finale di Guido Mentasti (Guzzi).

Nel 1925 s'impose Attilio Cavalleri (Rudge 500) e la Romagna si fece largo con la vittoria di classe di (Gigion) Luigi Arcangeli (Indian 350). Poi la edizione del Giro nel 1926 con il trionfo di Amedeo Ruggeri (Guzzi), un altro squillo vittorioso della nostra Romagna nella 350 cc. con Arcangeli (Bianchi) e il successo di Alfredo Panella nella classe 250 (Galloni). In quel lontano 1926 si concluse il ciclo pionieristico della popolarissima manifestazione. Che doveva riprendere nel 1953. E ti racconto il perché e il percome della sua risurrezione...

Da due anni curavo lo sport motociclistico (e talvolta pugilistico) del quotidiano sportivo «Stadio» allorché, una nebbiosa sera del novembre 1952, fui chiamato al telefono dal direttore del giornale Luigi Chierici.

Mi trovavo a Milano, in via De Amicis, nella sede della F.M.I. (Federazione per la quale dirigevo l'Ufficio Stampa, la pubblicazione di «Motitalia» e le P.R.); salutai Chierici che entrando subito in argomento mi invitò a Bologna, nella sede del giornale, per un incontro con l'amministratore di «Stadio» e de «Il Resto del Carlino» dott. Pelloni. Confermai con una successiva telefonata la mia andata in (a quel tempo) via Gramsci, 5 e all'indomani mi misi in viaggio. Mi misi in viaggio, in treno, chiedendomi cosa mai volesse da me il dott. Pelloni; non mi passava certamente per la «capa» che il famoso e non troppo amato amministratore mi volesse annunciare un aumento di stipendio.

Però - mi dissi - non si sa mai. E mi presentai nella sede di «Stadio», mi feci ricevere da Chierici che mi introdusse subito dal dott. Pelloni.

Ma qui - caro Presidentissimo! - debbo fare un altro tuffo nel passato. Tu sai certamente che

un'altra classicissima del nostro sport era stato il Raid Nord-Sud che dal 1919 (vincitore Girardi su Garelli 350 a km/h. 38,296) al 1936 (vincitore Tenni su Guzzi 500 a km/h. 107,350) partiva da Milano fino a Napoli, regina del Mediterraneo... Ma nel 1937 il percorso venne allungato fino a Taranto (km. 1283), vinse il bolognese Guglielmo Sandri (Guzzi 500 bicilindrica a km/h. 104,013), un anno dopo Giordano Aldrighetti - portato alla ribalta da Enzo Ferrari quando dirigeva la «Scuderia» omonima - trionfò su Gilera 500 quattro cilindri alla media record di km/h. 117,869 (media mai più battuta) e siamo al 1956 (vincitore Carisconi su Gilera 500 monocilindrica), anno in cui la grande corsa si chiuse in seguito alla tragedia di Guidizzolo, durante la «Mille Miglia Automobilistica». E si chiuse perché le autorità non dettero più il permesso per le gare motoristiche su strada.

Dunque l'irripetibile Presidente della Federazione Motociclistica, Emanuele Bianchi dopo aver ripristinato il «Raid Nord Sud», spalleggiato dal valoroso tecnico bolognese ing. Cavara, avrebbe voluto richiamare in vita anche il Giro Motociclistico d'Italia, il progetto si era sempre arenato per la mancanza di fondi. Cavara giudicava che bastassero 10 o 12 milioni, al massimo 14 ma i soldi non si trovavano. E per la F.M.I. questa era l'unica amarezza in un momento in cui le cose andavano bene (aumento dei soci, delle organizzazioni, dei Moto Club, ecc. ecc.).

E adesso veniamo al mio colloquio di Bologna, con Chierici e il dott. Pelloni. Entrando subito in argomento quest'ultimo mi chiese un parere in merito ad un'eventuale manifestazione motociclistica, di richiamo popolare, per propagandare il giornale che arrivava appena ai confini che l'Emilia-Romagna aveva con le altre regioni.

Ad esempio «Che ne pensavo - mi chiese il dott. Pelloni - di un Rally Bologna-Trieste?».

Erano i tempi nei quali tutte le manifestazioni sportive confluivano a Trieste: ma poi gli animi si erano raffreddati perché al termine di una tappa del Giro Ciclistico contro i pedalatori erano stati lanciati sassi, stracci, parole di scherno dai soliti ignoti che comunque noi tutti sapevamo bene chi fossero. Ed improvvisamente la folgorazione!!

«Dottore» - dissi raccogliendo tutto il mio coraggio, ben sapendo con chi stavo colloquiando - «Dottore: Se lei vuole organizzare veramente una manifestazione che vada fino in fondo nella massa sportiva, specialmente in Emilia Romagna,

ebbene lei deve organizzare il Giro d'Italia Motociclistico: che ha delle tradizioni bellissime, anche per Bologna (feci il nome di Ruggeri e Arcangeli), che può lanciare il giornale fino a Milano, Torino, Padova, Ancona, Roma, Napoli, Bari...». Mi fermai: ero spaventato, col fiatone, per quel che avevo detto. E con me era spaventato anche Luigi Chierici (che per non compromettersi l'onorabilità taceva).

Il dott. Pelloni mi guardò pensieroso, poi fissò il soffitto, poi mi tirò il fendente - che però mi aspettavo - guardando sempre pensieroso il soffitto: - Così, a titolo informativo (chiese) quanto verrà a costare un «lavoro» del genere? E mentre aspettava la mia risposta, continuava a guardare il soffitto mentre Chierici continuava a guardare la «moquette»...

- Beh (dissi io), così ad occhio e croce credo che ci vorranno una decina di milioni... meglio dodici... meglio ancora quindici... -

Chierici tossì: una... due volte. Forse aveva la raucedine. Il dott. Pelloni invece smise di guardare il soffitto e mi disse: - Beh Ceccarelli... ci penseremo... le faremo sapere qualche cosa. Grazie intanto di essere venuto a Bologna.

Con un salto raggiunsi la stazione: era lì a due passi da via Gramsci. Un treno stava per partire diretto a Milano. Mi infilai in una vettura e mi dissi che non sarei certamente ritornato più, a Bologna, per parlare del Motogiro. Per altri motivi, invece, sì!

Trascorse una settimana, o poco più; non pensavo al colloquio allorché un bel giorno, verso mezzogiorno, il mio telefono squillò. Il telefonista mi disse: - Chiama da Bologna il dott. Pelloni: prego prenda la linea...

Presi la linea... «Pronto?» - rispose Pelloni: «Pronto, Ceccarelli? Come sta? Io bene. Senta: Possiamo vederci domani, all'ora solita, al giornale. Mi occorre una sua relazione completa: sportiva, finanziaria, organizzativa. Lei può fare il direttore di corsa?».

«No», risposi, «Ma ho l'uomo adatto...».

«Bene» - concluse il dott. Pelloni - «Non le prometto niente ma forse qualche cosa si farà»...

E qualche cosa si fece. Indicai in Aldo Bognini, petroniano, che conoscevo personalmente, il Direttore e l'organizzatore N. 1 del Motogiro, la cui popolarità diventò immensa durante i cinque anni della corsa a tappe; chiesi un gettone giornaliero per tutti i corridori classificati (oltre ai premi); ottenni anche di poter seguire in automobile i centauri per annotare fatti di cronaca, chiedere le classifiche dei passaggi ai controlli, ecc. ecc. Ti dirò che alla fine di ogni tappa il capo dei

cronometristi, un meraviglioso ometto di nome Berti (se ben ricordo) riusciva a comunicarci in tempo brevissimo i vincitori di tappa e di classe, e la classifica generale: assoluta (e per cilindrata) meravigliando tutti i giornalisti del seguito non abituati a bravure del genere.

Nebbia, sempre nebbia, nelle strade della dotta Bologna, allorché mi recai d'impulso al Bar Arlecchino, di via Indipendenza, autentico «clan» dei patiti di motociclismo (a quel tempo), dove mi aspettava Bognini impaziente di conoscere l'esito dei miei colloqui con il dott. Pelloni e il direttore di «Stadio» Chierici. Sapeva, anche, che avrei chiesto per lui, Bognini, la direzione e l'organizzazione generale del Motogiro. Ci abbracciammo, io e Bognini, e il lavoro del Bognini cominciò il giorno dopo, del resto come il mio per il «battage» su «Stadio» per facilitare i contatti del direttore di gara con le Case, le Prefetture, i Comuni, i Moto Club, ecc. ecc. Ogni giorno scrivevo un articolo, e anche due, i mesi che ci separavano dalla prima edizione della gara videro un crescendo di entusiasmi in tutta la Penisola; s'intrecciavano pareri, fiocavano le scommesse. Finché nella più bella primavera sportiva della mia vita il Giro d'Italia Motociclistico ebbe inizio con la tappa Bologna-Roma (periferia). Il direttore di «Stadio», Luigi Chierici, stava per mettersi a tavola in un ristorante allorché fu avvisato che stavano arrivando i primi concorrenti. Pensò ad uno scherzo: secondo i suoi calcoli i corridori avrebbero dovuto arrivare a Roma almeno due ore dopo. Bisognava perdonarlo: Chierici era un esperto di ciclismo!!

Rubandoti ancora qualche... ora, per leggere queste note sbiadite dal tempo, ti voglio fare il ritratto di quest'Aldo Bognini, chiamato «Patron» del Motogiro, con licenza dei Desgrange, Levitan, Cougnet, Torriani (manipolatori del «Tour» francese e del Giro Ciclistico del nostro bel Paese). Eccoti il ritratto: Era un grande guidatore di auto, aveva fatto una (o più, non ricordo) «Mille Miglia» pilotando la macchina con al fianco una brava automobilista (di cui mi sfugge il nome).

Il... Duce Bognini - già noto negli ambienti motociclistici bolognesi - non mangiava mai, non beveva mai, fumava una sigaretta dietro all'altra e guidando cantava fino all'ossessione una celebre romanza napoletana: «Catari... Catari... Catari...» e così per chilometri e chilometri; specialmente quando ci spostavamo in quegli anni, dopo il Motogiro, a Stoccarda per il circuito della Solitude, in Cecoslovacchia per le «Sei Giorni»

di regolarità, in Olanda ad Assen per il TT Olandese, a Francorchamps per il G.P. del Belgio, ecc. ecc. Cantava... cantava... cantava continuamente - Bolognini mentre guidava - notte e giorno al punto che mi aveva esasperato e indotto a informarmi per sapere chi era l'autore di quella romanza e per trucidarlo...

Soprattutto un mistero della vita di Bolognini (grande amico, anche, di Luigi Lama), mi colpiva. E ti dirò. Era sempre ben vestito, ben pettinato, profumato di lavanda e non riuscivo a capire come facesse a mantenersi così fresco...

Non riuscivo a capire, quel mistero, anche perché un bel mattino di settembre, essendomi venuto a prelevare all'Hôtel Bologna, davanti alla stazione petroniana, tutto giulivo e sorridente (mi annunciò che partivamo per la «Sei giorni» cecoslovacca) mi chiese le valigie per introdurle nel portabagagli: che - notai - era vuoto... vuoto...

«Beh», gli dissi, «...e i tuoi bagagli dove sono? Devi ancora passare da casa tua per caricarli?».

Il Nostro mi guardò tutto allegro, chiuse il portabagagli, ed estraendo dal taschino del vestito uno spazzolino da denti mi strizzò l'occhio. Il suo portabagagli era tutto lì. Dovevamo stare via due settimane, a Spindleruv Mlyn, al confine Cecoslovacchia-Polonia, nella zona dei Monti Giganti. E il commendatore Bolognini, Patron del Motogiro, noto Urbi et Orbi nel motociclismo ce la faceva con uno spazzolino da denti. Ma forse non aveva mai comprato la pasta dentifricia, che so: Kaly Klor («a dir le mie virtù basta un sorriso!») oppure Defend plus, o anche Ultrabrait o che so io...

Ma questo commendator Aldo Bolognini avresti proprio dovuto conoscerlo, carissimo Presidentissimo. Un caso *da antologia*...

Durante il Motogiro me ne capitarono parecchie. Te ne racconterò qualcuna.

In una tappa da Padova a Cortina l'automobile che oltre a me portava Grassi della «Gazzetta dello Sport», Martinelli del «Resto del Carlino», Sironi della Rai (guidava Brizzolari del M.C. Codogno) passando sopra una lastra di ghiaccio si rovesciò, a ruote per aria, sull'orlo di un burrone, col motore che ruggiva a uno spropositato numero di giri...

In mezzo al frastuono, in posizione incredibile, mentre stavo seguendo con lo sguardo una mano di Brizzolari allungata verso la chiavetta dell'accensione per spegnere il motore ebbi come un moto di ribellione. E detti una terribile gomitata nel «parabrise» che si staccò netto dalla carrozzeria

e che dopo avere zigzagato parecchio finì per planare sopra un declivio.

Non ricordo come ma mentre Brizzolari riusciva a spegnere il motore mi trovai fuori dalla macchina, passando attraverso il «buco» lasciato dal «parabrise», aprii la portiere, tirai fuori i colleghi tutti compressi in posizioni incredibili, recuperai il «notes» degli appunti, la macchina da scrivere e una cartella, e infine respirai...

Ma avevo appena terminato di respirare che sentii chiamarmi in tutti i toni. Era giunto sul luogo dell'incidente Zoni junior (figlio di quel Zoni, già azionista del «Resto del Carlino» e primo organizzatore del Giro Ciclistico dell'Emilia) e Zoni jr. nel vedere lo scempio della macchina e temendo per la mia incolumità, presto rassicurato mi prese al volo e mi caricò sulla sua Alfa Romeo.

Mi chiese: «Sei spaventato?», «No!» dissi io: «...almeno per il momento» ricordandomi che mi accadeva sempre di reagire dopo i fattacci avvenuti...

«Cosa desideri?» mi chiese ancora Zoni jr. poi frenò. Aveva visto un negozio da barbiere e ci fermammo per farci radere. Per l'emozione la barba era cresciuta assai!!

In albergo, a Cortina, presi accordi coi colleghi perché l'incidente, per un tempo ragionevole, fosse tenuto nascosto alla Rai; per non spaventare le famiglie. Ma io conoscevo bene i miei polli. Feci il numero telefonico di casa a Milano, e dissi a mia moglie: «Se la Radio comunica che abbiamo avuto un incidente d'auto non ci fare caso. E' vero, ma non ci siamo fatti una sola scalfittura». Mia moglie mi rispose che la comunicazione radiofonica era già stata data, che non si era spaventata e che aveva atteso la mia telefonata.

Tutto è bene quel che finisce bene. Credo che sia, questo, il titolo di una commedia di Shakespeare, ma non ne sono sicuro. Fatto sta che mi misi a scrivere allorché fu bussato alla porta, entrò Chierici, si informò di come erano andate le cose, poi mi disse che se volevo per quel giorno potevo anche saltare l'articolo.

Ci mancava altro. Invece delle due solite colonne e mezza ne scrissi tre. Volevo dimostrare di non aver paura. Ma dopo l'ultima riga, quando chiesi la linea con Bologna, per lo «Stadio», il cornetto mi ballava fra le mani. Come ho già detto la paura mi assaliva a... posteriori!!

Continuai il Motogiro sulla lussuosa macchina del conte Giacomo Leopardi, pro nipote del famoso poeta di Recanati; nipote che disputava il Motogiro facendosi però scortare dalla vettura guidata dal maggiordomo, carica di valigie, pacchi e pacchettini.

Giacomo Leopardi ed io diventammo molto amici. Mi invitò anzi a casa sua, nel suo palazzo di Recanati con trecento camere e più. Leopardi mi parlava del suo bisnonno (o del suo trisnonno: i conti non ho mai saputo farli, forse ho calcolato male anche questa volta); fatto è chi mi fece vedere anche la casa (dirimpettaia al palazzo) e la famosa finestra di quella Silvia che al poeta aveva ispirato amore e poesia (che detta fra noi è la stessa cosa).

Una notte mentre stavo scrivendo, la porta della mia camera si aprì sotto una forte spinta. Apparve il cane di Leopardi, un alano gigantesco che mi era stato... presentato; chissà poi se si ricordava della presentazione...

Sentivo che mi fissava, immobile come immobili erano ormai le mie dita esangui sulla tastiera della macchina da scrivere. Per il filo della schiena un freddo sudore cominciava a scorrere, e il cagnone a guardarmi... guardarmi... immobile. Poi fece un improvviso «dietro front» e andò forse a cercare ricci o topini nel bellissimo giardino di casa, anzi di palazzo Leopardi.

Il 1957 fu l'anno dell'ultimo Motogiro. Le autorità erano sempre più feroci nel concedere il permesso di correre sulle strade d'Italia. E avevano ragione. Giunsero, le autorità, a fissare un minimo di automobili al seguito della corsa; Bolognini e Chierici ebbero il loro daffare per assicurarmi una vettura; dovettero darmi un bracciale di «Vice direttore di corsa» che io non avevo mai cercato per aver sempre voluto stare sopra la mischia...

Il futuro del Motogiro, ormai, era nella mani di De Portago. Il concorrente alla «Mille Miglia» era bravo ma forse correva per gioco, con l'amante che lo seguiva ai controlli, i più importanti,

spostandosi coi «direttissimi» più veloci dell'epoca.

A Guidizzolo la tragedia. E le autorità governative dichiararono decaduta l'epoca delle corse motoristiche su strade aperte al traffico (che, tuttavia, durante le gare venivano chiuse).

Ecco, caro Presidentissimo, dove mi ha portato la «Coppa d'Oro Bruno Dragoni» vinta nel 1955 dall'Unione Provinciale di Ravenna, guidata dal mio amico Franco Fabbri, regista dei passaggi del Motogiro da Ravenna, in Borgo S. Biagio o nel viale che dal Sobborgo Garibaldi conduce al Ponte Nuovo: nelle cui adiacenze io sfollai, nella prima guerra mondiale (1917-18), in seguito al terrore che pervadeva mia madre allorché i velivoli austriaci bombardavano Ravenna con delle bombette da 50 chili...

Ti prometto l'invio di una sintesi dei cinque Motogiri organizzati da «Stadio», il primo vincitore assoluto fu Leopoldo Tartarini, su Benelli 125, battendo i concorrenti con moto di cilindrata superiore. Eh, Tartarini ci seppe fare; era il figlio di un mio amico di Bologna, corridore di sidocar ben noto, e io gioì per la sua vittoria.

Poi vennero i Provini, Mendogni, Gandossi, Venturi, Rottigni, Mandolini jr. ecc. Tassinari compreso...

Caro Presidentissimo: probabilmente non sarai riuscito a seguirmi fino in fondo. Ma erano tanti mesi, forse tanti anni, che non mi mettevo alla macchina da scrivere. Ne ho fatto una scorpacciata...

E a questo punto, come dice Paternostro, quando parla alla RAI-TV, quasi sempre da Londra, ti cedo l'audio e il video.

Paternostro che sei nei cieli!!...

De Deo Ceccarelli

# IL MOTOGIRO

La storia del Giro motociclistico d'Italia, come avvenimento sportivo e indipendentemente da chi lo ha organizzato, è nota nel 1914, quando la U. S. Milanese — appoggiata dalla « Gazzetta dello Sport » — organizzò il circuito d'Italia, internazionale, in 4 tappe, cui presero parte 56 concorrenti dei quali 18 arrivarono. Fu una gara un poco strana, perchè l'esito venne influenzato dallo spargimento di chiodi sul percorso; vinse Oreste Malvisi, seguito da Mario Acerboni, Forti, Green, Pullin, Ernesto Vailati, Mario Pesse. Tra i concorrenti erano Brillì Peri, Maffei, Rampezzotti, Ravelli, Gassert, Porrini.

Dopo nove anni, il lunedì di Pasqua del 1923 partì da Milano il secondo Giro d'Italia, diviso in 5 tappe per complessivi 2500 chilometri. I partenti furono 53; gli arrivati 7. Vinse Guido Mentasti (Guzzi) alla media di km. 49,268, seguito da Aristide Fergnani (Indian) 48,830 e da Emilio Cavallari (Jap-Garanzini) 43,900 seguito da Isacco Mariani (Garelli).

Vi fu una edizione 1925 con vittoria di Attilio Cavallari (Rudge 500), secondo Moroni (Gilera); di Arcangeli (Indian 350) e di Rava (Galloni 250).

Nel 1926, con la quarta edizione, si concluse il ciclo pionieristico di questa grande, appassionante, popolare manifestazione. Partirono in 74 e si classificarono in 24. I vincitori furono: Amedeo Ruggeri (Guzzi 500) seguito da Prini e Moretti pure su Guzzi; Arcangeli (Bianchi 350) seguito da Dall'Olio (Bianchi) e Ronconi (Ganna); Panella (Galloni 250) seguito da Nino Bianchi (Galloni).

Il moderno Motogiro è nato in una sera d'autunno del 1952, in una strada di Bologna. Due amici, due uomini che sono notissimi agli appassionati di motociclismo, passeggiavano diretti alla redazione del quotidiano sportivo « Stadio ». Erano il giornalista De Deo Ceccarelli e Aldo Bolognini. Fu Ceccarelli che — ad un certo punto — gettò nella conversazione la frase: « Perchè non organizzare un Giro d'Italia? ». Era nata l'idea; il seguito è cronaca, che dobbiamo forzatamente sintetizzare nelle scarse indicazioni dell'albo d'oro. Cosa sia il Motogiro per lo sport, per la propaganda motociclistica, per la diffusione industriale lo hanno detto gli entusiasmi che ha suscitato, l'interesse nel pubblico elettrizzato e plaudente, la eco profonda avvertita dalle case protagoniste nelle vendite.

Ora, per una decisione superiore che è legata alla avversione per gli sport del motore, il Motogiro non si farà più. E'

una perdita gravissima per il motociclismo italiano. Auguriamoci che il tempo possa modificare la situazione.

Oltre ad aver acceso entusiasmi per la bellezza della sua formula, il Motogiro ha dato al motociclismo veri grandi campioni. Basti per tutti citare il nome di Provini, che è stato rivelato dalla gara a tappe di « Stadio » e che ora è vanto dello sport italiano per le sue affermazioni internazionali. Poi ci sono i Tartarini, Mendogni, Gandossi, Venturi, Rottigni, Mandolini. Una vera grande scuola.

Le prime tre edizioni hanno avuto una sola categoria di macchine con classifiche di classe; nel 1956 e nel 1957 le macchine sono state suddivise in « sport » (F. 2) e « derivate dalla serie » (F. 3), sempre con classifiche separate.

Il più lungo Motogiro è stato quello del 1955, con 3438 chilometri in 9 tappe; nel 1957 si è eguagliato il massimo numero di tappe (9) ma con 2060 chilometri, cioè col percorso più breve.

-----  
Da: "Annuario del motociclismo 1958"  
a cura di Franco Lini.  
Archivio De Deo Ceccarelli  
Moto Club Ravenna

# ALBO D'ORO DEL MOTOGIRO

## 1953 - CHILOMETRI 3040

(6 tappe)

Classe 175 cc.

1. Ventura (M.V. Agusta) media km. 93.771

Classe 125 cc.

1. TARTARINI (Benelli) media km. 96.342

Classe 75 cc.

1. Mariani (Laverda) media km. 81.172

Classe 50 cc.

1. Giovanetti (Motom) media km. 63.705

## 1954 - CHILOMETRI 3414

(8 tappe)

Classe 175 cc.

1. PROVINI (Mondial) media km. 100.700

Classe 125 cc.

1. Tartarini (Benelli) media km. 93.450.

Classe 100 cc.

1. Zanzani (Laverda) media km. 86.440

Classe 75 cc.

1. Mariani (Laverda) media km. 82.290

## 1955 - CHILOMETRI 3438

(9 tappe)

Classe 175 cc.

1. MENDOGNI (Morini) media km. 105.635

Classe 125 cc.

1. Campanelli (Benelli) media km. 95.568

Classe 100 cc.

1. Degli Antoni (Ducati) media km. 98.907

Classe 75 cc.

1. Galliani (Capriolo) media km. 88.005

## 1956 - CHILOMETRI 2563

(8 tappe)

### MACCHINE SPORT

Classe 175 cc.

1. Tassinari (Morini) media km. 99.127

Classe 125 cc.

1. MAOGGI (Ducati) media km. 99.792

Classe 100 cc.

1. Gandossi (Ducati) media km. 98.184

Classe 75 cc.

1. Ghio (Ceccato) media km. 89.615

### MACCHINE

#### DERIVATE DA SERIE

Classe 175 cc.

1. PERFETTI (Bianchi) media km. 98.850

Classe 125 cc.

1. Rosati (Rumi) media km. 87.060

Classe 100 cc.

1. Marchi (Laverda) media km. 92.531

Classe 75 cc.

1. Jacopini (Laverda) media km. 85.593

## 1957 - CHILOMETRI 2060

(9 tappe)

### FORMULA DUE

Classe 175 cc.

1. VENTURI (M.V. Agusta) media km. 105.121

Classe 125 cc.

1. Graziano (Ducati) media km. 96.611

Classe 100 cc.

1. Mandolini (Ducati) media km. 94.543

Classe 75 cc.

1. Montesi (Laverda) media km. 89.990

### FORMULA TRE

Classe 175 cc.

1. ROTTIGNI (Parilla) media km. 97.881

Classe 125 cc.

1. Ferrari (Benelli) media km. 91.549

Classe 100 cc.

1. Pastorelli (Laverda) media km. 94.613

Classe 75 cc.

1. Silvagni (Laverda) media km. 87.277



La squadra vincitrice della Coppa d'Oro Dragoni - 3° Motogiro 1955 - U.P. Ravenna.  
Da sinistra: TORRICELLI - CASABIANCA - TURCHETTI - MONTANARI - MERENDI.