

La regina della pedivella

Le hanno dedicato una via in una frazione di Perugia, durante l'ultimo Giro d'Italia, e un'altra nel 2017

al Lorenteggio, un quartiere alla periferia di Milano. Riconoscimenti belli, ma forse tardivi. Per lunghi anni di lei non si è saputo nulla e ancora oggi il suo nome è semiconosciuto. Eppure Alfonsa Rosa Maria Morini, sposata Strada, classe 1891, è stata una donna in qualche modo rivoluzionaria, perché poche come lei hanno saputo andare contro il conformismo, i pregiudizi e la cultura dominante della prima metà del Novecento: semplicemente pedalando in sella ad una bicicletta. Alfonsa, o meglio Alfonsina, Strada è stata infatti la prima e unica donna della storia a gareggiare con gli uomini in un Giro d'Italia. Lo ha fatto nel 1924, un anno particolare, l'anno dell'assassinio di Giacomo Matteotti, con il fascismo da poco al potere, ma già fortemente impegnato a dare la sua impronta maschilista e patriarcale sulla società italiana (peraltro già maschilista e patriarcale di suo). La vicenda di quella che all'epoca venne chiamata la "regina della pedivella" è ricostruita in un intenso e commovente romanzo di Simona Baldelli: "Alfonsina e la strada" (Sellerio).

Nata a Castelfranco Emilia, cresciuta a Fossamarcia (un nome che sa di terre intrise di acque putride e di fatica) in una famiglia poverissima di braccianti, con un padre incattivito e intristito dalla malattia e dalla mancanza di lavoro e una madre che ha passato la vita a partorire ed allevare figli (dieci suoi, altrettanti presi dal brefotrofo per

■ *Alfonsina Strada è stata la prima e unica donna della storia a gareggiare con gli uomini in un Giro d'Italia*

di
**MAURO
CEREDA**

incassare i sussidi che venivano dati a chi accettava in casa dei piccoli orfani), Alfonsina ha inseguito il suo sogno fin da piccola, andando (pedalando) contro tutti e contro tutto. Contro i genitori, che l'avrebbero voluta moglie e madre come le altre giovani del paese, contro la società, Chiesa compresa, che trovava inconcepibile, immorale, scandaloso che una donna potesse indossare le braghe corte da ciclista per misurarsi con gli uomini su e giù per salite e discese. Per quasi tutti era la "matta", la "vacca", la "logia" (in dialetto qualcosa di molto simile ad una prostituta), insomma una scostumata. Già a 14 anni, nelle pause dal lavoro da sartina che svolgeva in un laboratorio di Bologna, pedalava su una bicicletta sgangherata alla Montagnola, una pista in terra battuta per ciclisti, situata poco fuori dalla città. Una delle prime corse a cui partecipò da ragazzina si tenne sotto il diluvio, non lontano da casa, su strade rese impossibili dal fango: vinse e per premio si guadagnò un maialino che la sera stessa contribuì a placare la fame di tutta la famiglia, a cui non sembrò vero di mangiare qualcosa di diverso dal solito piatto di cavoli. Ma la sola persona a credere subito in lei fu Luigi, il futuro marito da cui prese il cognome, un uomo buono e fragile, cesellatore, meccanico, inventore di talento. Che finì i suoi giorni, dopo una lunga degenza, in un manicomio a San Colombano al Lambro, preda di qualche

demone oscuro e del dolore che lo imprigionò fin da quando, entrando in un bar di Milano, vide una macchina per il caffè, un progetto che aveva sviluppato anche lui ma che non si era preoccupato di brevettare. Fu lui a donare ad Alfonsina la prima vera bicicletta da corsa, come regalo per il fidanzamento. Una "Maino" nera, nuova fiammante, con cui partecipò al Giro di Lombardia del 1917: 204 chilometri con partenza e arrivo a Milano, in cui giunse ultima, a un'ora e mezza dal vincitore, battendo comunque una ventina di "colleghi maschi" che si ritirarono anzitempo (gli iscritti erano 44 e il celebre campione Costante Girardengo arrivò decimo). La "corridora" (talvolta la chiamavano così) si iscrisse anche all'edizione successiva, dove fece ancora meglio, giungendo a soli 23 minuti dal primo classificato, ma il suo sogno era partecipare al Giro d'Italia. Lo coronò, appunto, nell'edizione del 1924: il boicottaggio delle squadre dei ciclisti più famosi, che chiedevano molti soldi per correre, convinse probabilmente il direttore e l'amministratore della Gazzetta dello Sport (già da allora organizzatrice dell'evento) ad accettare, tra mille polemiche, l'iscrizione della Strada come "richiamo promozionale" per sponsor e appassionati. Molti considerarono questa scelta sbagliata, perché temevano che riducesse il Giro ad una "pagliacciata", ma raggiunse il suo scopo. Alfonsina suscitò curiosità, nel bene e nel



Simona Baldelli Alfonsina e la strada



Sellerio

male, tra chi ne ammirava il coraggio (il Re Vittorio Emanuele III le fece avere un mazzo di fiori e una busta con un premio di 5 mila lire; i lettori della Gazzetta fecero una colletta e raccolsero 500 lire a suo favore) e chi la scherniva sui giornali e ai bordi del tracciato, con pesanti allusioni sul suo aspetto fisico e sulla sua indegnità morale ("Una donna deve fare figli, obbedire al marito, curare la casa, non mostrare il c... su una bicicletta"). La corsa attraversava l'Italia in 12 tappe, con 11 giorni di riposo, per un totale di 3.613 chilometri. Una prova massacrante. Su 108 iscritti presero il via in 90. Alfonsina, con il suo

numero 72 cucito sulla maglietta nera, in mezzo a mille difficoltà (le biciclette erano pesanti, le strade sterrate e sconnesse, le cadute e le forature frequentissime...), affrontò ogni tappa con feroce determinazione, alternando momenti di scoramento e dolore ad altri di pura gioia e leggerezza perché stava facendo esattamente quello per cui sentiva di essere nata. Ad un certo punto fu anche tentata di abbandonare, ma resistette e arrivò a tagliare il traguardo finale, anche se non in classifica perché durante l'ottava frazione, la L'Aquila-Perugia, terminò fuori tempo massimo a causa di una caduta che le

costò la rottura del manubrio, sostituito con un manico di scopa legato con della corda. Sui 90 ciclisti partiti da Milano giunsero in fondo soltanto in 30: tra questi c'era anche lei. Un trionfo, in qualche modo, che la rese celebre fra il pubblico, apprezzata dai campioni e dalle personalità dell'epoca: Mussolini disse di volerla incontrare (ma non ce ne fu mai l'occasione e lei non se ne dispiacque), il poeta Gabriele D'Annunzio le consegnò una medaglia d'oro con lo stemma del suo casato. Chiusa la carriera sportiva, che le valse 36 vittorie, il record mondiale di velocità femminile (37,192 chilometri orari, stabilito nel 1911) e quello delle 12 ore (325 chilometri percorsi nel 1938), si mantenne esibendosi nei circhi sui rulli (per un certo periodo insieme ad una scimmietta) e aprendo un negozio di biciclette, con annessa officina per riparazioni, in via Varesina a Milano. Da giovane ebbe l'occasione di girare per l'Europa: disputò diverse corse su pista a Parigi, dove visse per un certo periodo, mentre nel 1909, in occasione della disputa del Grand Prix di San Pietroburgo, incontrò la famiglia dello zar Nicola II (poi sterminata durante la Rivoluzione russa) e la zarina Alessandra, che la premiò con una medaglia. Il libro racconta le imprese sportive di Alfonsina, ma

insieme la sua vita, le sue fragilità, il suo amore per il marito che andava a trovare in manicomio appena poteva, i fantasmi che la venivano a trovare: sentiva la responsabilità e la bellezza di quello che faceva, ma soffriva per le ingiustizie che subiva in quanto donna e per non essere capita fino in fondo. In particolare dalla sua famiglia, che la trattò sempre come un corpo estraneo. Anche all'apice del successo, come il 26 maggio 1924, alla fine della tappa Perugia-Bologna. "Tornava a Bologna" scrive Baldelli, sulle strade in cui aveva dato le prime pedate, erano nati i primi sogni, il desiderio di andare oltre il limite. La Via Emilia dove l'avevano chiamata 'matta, diavolo in gonnella, vacca, baghena'. Ci tornava al culmine di una impresa impossibile persino da immaginare. La città l'accolse in tripudio. Migliaia di persone si strinsero attorno a lei in un abbraccio caldo. Fra la folla c'erano anche il padre, la madre, i fratelli, i nipoti. La famiglia non le fece festa, anzi. Sembravano essere venuti lì per forza. Non erano per niente impressionati dalla celebrità di Alfonsina, la sua presenza nei cinegiornali, i titoli sui quotidiani... notarono solo quanto era diventata secca, sciupata, le ferite e le sbucciature sui gomiti, e quei capelli da matta che mettevano vergogna. Erano imbarazzati, altro che con-



tenti. Ad Alfonsina parve di sentire una lama aprirle la pancia per svuotarla di tutto. Aveva fatto più di tremila chilometri per ritornare a casa ed essere finalmente accolta, abbracciata, accettata. Ma non era servito a niente, era partita diversa e diversa era tornata". Il romanzo comincia e finisce il giorno della sua morte, il 13 settembre 1959. Quando in sella alla sua Guzzi, da Milano, raggiunse le strade dove si correva la Tre Valli Varesine, una classica fra le corse lombarde. Dove sperava di incontrare Fausto Coppi e Alfredo Binda, per fare quattro chiacchiere sui tempi andati, perché in fondo lei era una dell'am-

biente. Dove invece si scontrò con la differenza degli appassionati che non la riconoscevano, che non ricordavano le imprese della "regina della pedivella". Farà in tempo a tornare a casa, ma si accascierà priva di sensi sul serbatoio della motocicletta. Morirà qualche ora dopo, all'ospedale Niguarda, stroncata da un infarto. O forse di crepacuore, come si diceva una volta. Dopo una vita oltre il limite, sempre in sella. Le diceva il marito: "Come sei bella sulla bicicletta Fon-sina, non scendere mai". E lei non è mai scesa. Quella di Alfonsina Strada è una storia che merita di essere riscoperta