

# IMPRESE SPORTIVE/IMPRESE DELLO SPORT. LA GRANDE GUERRA E LA NASCITA DELL'INDUSTRIA SPORTIVA IN ITALIA

**Eleonora Belloni**  
*belloni.ele@gmail.com*

*Nulla è più vicino allo sport della guerra  
che è lo sport culminante  
il compendio di tutti gli sports<sup>1</sup>*

Lo sport è [...] in linea tecnica, "il banco di prova" ideale di ogni tentativo e di ogni conquista e, in linea propagandistica, il mezzo non solo migliore ma unico per lanciare questo o quel "tipo" e, in genere, per tener viva la fiducia nei mezzi più rapidi e audaci di trasporto<sup>2</sup>.

Così esordiva, nel 1933, un articolo pubblicato su "Lo Sport Fascista", la rivista diretta da Lando Ferretti, presentando la XIV Fiera di Milano che, per la prima volta in quell'edizione, avrebbe accolto un intero padiglione riservato alla "Mostra dello Sport". Parole da cui emerge una consapevolezza piena, e se vogliamo molto "moderna", del ruolo dell'industria sportiva in Italia.

Che lo sport rappresenti, anche, una vera e propria industria è per tutti noi, a oggi, un fatto, avvalorato da dati e statistiche. Gli ultimi dati (del gennaio 2014) ci dicono che l'industria sportiva (a monte e a valle) contribuisce con 294 miliardi di euro al valore aggiunto lordo dell'UE (intorno al 3%) e dà lavoro a 4,5 milioni di persone. Parlando di industria sportiva, non si fa riferimento solamente all'industria manifatturiera direttamente legata allo sport, ma anche all'indotto (ad esempio l'impatto su turismo edilizia e industria della comunicazione) nonché alla ricaduta sull'innovazione tecnologica (in un rapporto biunivoco in cui lo sport trae benefici dai progressi degli altri settori e al tempo stesso produce innovazioni di cui si avvantaggiano altri settori). L'Italia contribuisce in maniera importante alla produzione di questo valore aggiunto, e si posiziona al quarto posto dopo Germania, Regno Unito e Francia<sup>3</sup>.

Le origini di questi risultati vanno ricercate nella lunga tradizione italiana di industria sportiva. Una tradizione le cui origini risalgono alla fine del XIX secolo e si intrecciano con la storia stessa dell'industrialismo italiano nella fase del decollo industriale e, proprio come per l'industrialismo nel suo complesso, conosce una tappa fondamentale di sviluppo, che ne segnerà sorti e caratteristiche, negli anni della Grande Guerra.

Guerra totale per eccellenza, il primo conflitto mondiale rappresentò, anche per l'Italia, un momento di "modernizzazione" in grado di innescare trasformazioni socio-economiche profonde, capaci di sopravvivere alla contingenza bellica; tra queste, un posto di primo piano storiograficamente riconosciuto lo ebbero le trasformazioni dell'apparato economico-industriale del paese. Al contempo, la guerra rappresentò, anche per il fenomeno sportivo, un momento di svolta, segnando il definitivo passaggio dall'epoca del dilettantismo di élite a quella dello sport di massa. Per l'Italia, in particolare, paese segnato insieme da un ritardo industriale e da un ritardo sportivo, la guerra fu dunque l'occasione di colmare almeno in parte questo duplice divario.

Ma per comprendere appieno le conseguenze che il conflitto ebbe sulle sorti dell'industria sportiva italiana non si può prescindere dal cercare di comprendere come tale settore produttivo arrivò all'appuntamento con la guerra.

## 1. L'industria sportiva all'Esposizione di Torino del 1911

La prima, importante, vetrina per l'industria sportiva nazionale fu rappresentata dall'Esposizione delle industrie e del lavoro che si tenne a Torino nel 1911 nel quadro delle celebrazioni per il cinquantenario dell'Unità. La presenza dell'industria sportiva ci permette di fissare una prima "fotografia" del livello raggiunto dal settore alla fine del primo decennio del Novecento.

Nella monografia illustrata curata dal Touring club italiano a presentazione dell'Esposizione bene veniva spiegato il senso dell'evento, che nell'auspicio dei suoi organizzatori doveva fornire "un'idea precisa di tutto il movimento morale e materiale della Nazione nostra, rispecchiando tutti i più vari problemi che interessano la vita nostra". Tra questi,

gli sports che della vita odierna sono così gran parte, venendo fino a quelle manifestazioni che – come l'automobilismo e l'aviazione – ieri ancora erano compresi nel campo sportivo ed oggi ne sono ormai completamente usciti per entrare in quello assai più vasto della vita pratica<sup>4</sup>.

Se, dunque, nelle intenzioni dei suoi stessi organizzatori, l'Esposizione doveva rappresentare una vetrina di ciò che di più meritevole il paese aveva fatto, in tutti i settori, nei suoi primi cinquanta anni unitari, tanto più rilevante appare il fatto che, per la prima volta, a Torino l'industria sportiva venisse riconosciuta e legittimata come tale. Ovviamente anche in esposizioni precedenti (e si pensa alla non troppo lontana Esposizione di Milano del 1906) l'industria sportiva aveva fatto la sua comparsa, ma solo indirettamente, rappresentata nei suoi diversi settori (industria ciclistica, industria automobilistica eccetera). A Torino, per la prima volta, l'industria sportiva trovava un suo riconoscimento come settore peculiare all'interno del quadro produttivo nazionale<sup>5</sup>.

Alle industrie sportive veniva dedicato un intero padiglione, al Pilonetto, a cui si aggiungeva il Villaggio del Club alpino italiano.

L'industria sportiva era classificata come "gruppo IX", a sua volta diviso in "Ginnastica, Podismo, Atletismo, Scherma, Giuochi" (classe 55), "Tiro a segno e a volo" (classe 56), "Rowing, Yachting, Nuoto" (classe 57), "Alpinismo" (classe 58), "Ippica in genere, Corse al galoppo, Trotto, Raids" (classe 59), "Automobilismo, Motociclismo, Autoscafi" (classe 60), "Ciclismo, Turismo" (classe 61). Le più rappresentate erano di gran lunga le industrie automobilistiche e motociclistiche: le aziende italiane del settore erano 47 su un totale di 141, e ovviamente erano presenti i nomi più in vista della nascente industria meccanica italiana (Alfa, Isotta Fraschini, Fiat, Lancia, Bianchi). Da notare, inoltre, come l'Italia quasi da sola esaurisse il settore alpinistico (10 imprese su 13 totali). In totale, le industrie sportive italiane presenti all'Esposizione furono 111: una cifra che, partendo dal presupposto di una presenza importante ma non totalizzante dell'industria italiana a Torino (si può pensare che molte industrie, soprattutto lontane dal capoluogo piemontese, avessero rinunciato a partecipare), già ci dà una misura importante della consistenza raggiunta dal settore. La provenienza geografica rispecchiava il triangolo industriale, con una prevalenza di imprese piemontesi (soprattutto torinesi), lombarde e (sebbene in misura minore) liguri, che diveniva praticamente assoluta nel caso di industrie ciclistiche, automobilistiche e motociclistiche.

Ma l'attenzione che gli organizzatori riservarono allo sport non si esaurì nel padiglione dedicato alle industrie del settore. In occasione dell'Esposizione venne infatti costruito, su iniziativa del marchese Carlo Compans di Brichanteau, futuro primo presidente del Coni, che riuscì a ottenere in concessione dal Comune l'area dell'antica Piazza d'armi (dove adesso sorge il Politecnico), lo *Stadium*, inaugurato ufficialmente il 30 aprile del 1911 alla presenza del

re Vittorio Emanuele III, della regina Elena e di “una folla enorme, quale raramente ci è accaduto di veder raccolta in Torino”<sup>6</sup>. La vera inaugurazione fu tuttavia quella del 6 maggio, quando lo *Stadium* ospitò il Concorso ginnico nazionale.

Si trattava di una struttura in stile greco-romano, capace di ospitare circa 40.000 spettatori seduti più 30.000 in piedi (le cronache della giornata inaugurale parlavano di circa 80.000 spettatori) e attrezzata con tre ordini di piste in grado di accogliere gare ciclistiche, corse di cavalli e corse podistiche; in più, strutture per gare di nuoto, di lotta, di lancio del disco, di tiro a segno, di scherma, di tennis e di football<sup>7</sup>. La struttura accolse tutto l’intenso programma sportivo dell’Esposizione, tra cui un concorso ginnico, un concorso ippico e “gare di palloni sferici”, a cui si aggiunsero, ovviamente tenuti altrove per evidenti problemi logistici, il raid di aviazione Torino-Roma-Torino (in linea con l’emergente anche se ancora sopito spirito militaristico del momento), gare di dirigibili, la corsa automobilistica del Moncenisio e la corsa ciclistica Roma-Torino<sup>8</sup>.

L’Esposizione, e la costruzione dello *Stadium*, confermarono Torino non solo come centro della modernità, ma come vera e propria capitale dello sport. Non dimentichiamo, del resto, che proprio nel capoluogo piemontese la ginnastica aveva fatto la sua comparsa in Italia, e lo aveva fatto legandosi fin dall’inizio indissolubilmente all’esercito<sup>9</sup>. Fu infatti per riformare il sistema di addestramento militare che il re Carlo Alberto in persona aveva chiamato a Torino dalla Svizzera, nel 1833, il maestro di ginnastica Rudolf Obermann. Spostandosi dall’esercito alla società civile, nel 1844 Obermann aveva fondato la Società ginnastica di Torino. Nel 1837 era nata la Regia società di tiro a segno e nel 1849 la prima società di scherma, la Società di istruzione militare e di beneficenza della Guardia nazionale di Torino. La Società ginnastica di Torino fu tra l’altro la prima a ottenere, nel 1861, l’autorizzazione ad aprire una Scuola governativa per maestri di ginnastica. Proprio la presenza della scuola, unica via di accesso all’insegnamento dell’educazione fisica negli istituti scolastici, conferì ben presto a Torino un primato nazionale che fece a lungo del capoluogo piemontese la “capitale sportiva” d’Italia. Ma, a partire dagli anni Settanta dell’Ottocento, Torino non fu solo culla dello sport educativo, ma anche dei nuovi sport, per lo più di origine inglese, destinati a soppiantare la ginnastica nei gusti sportivi degli italiani: calcio e automobilismo, soprattutto. Ma anche il canottaggio. Nel 1863 nasceva la Società canottieri Ceréa, seguita dalla Canottieri Esperia (1886) e da numerose altre. Torino vantava inoltre un’importante sezione del Club alpino italiano (Cai), fondato nel 1863 a opera di Quintino Sella. Nel 1882 nasceva il Veloce-club torinese e Torino divenne anche sede dell’Unione velocipedistica italiana. Infine, nel 1898, sempre a Torino si tenne il primo campionato di calcio, disputato da sole quattro formazioni e vinto dal Genoa; e nello stesso anno si corse la prima manifestazione automobilistica su strada, la Torino-Alessandria-Torino<sup>10</sup>.

In quest’ultimo caso, evidente diveniva il collegamento tra Torino “capitale industriale” e Torino “capitale sportiva”: era infatti naturale che l’automobilismo in Italia nascesse e si diffondesse là dove aveva sede la maggior parte delle imprese costruttrici di autoveicoli e dove un anno dopo sarebbe nata la più importante industria automobilistica italiana, la Fiat. La città piemontese, dunque, si era accreditata, a cavallo tra Otto e Novecento, come centro di avanguardia per l’introduzione e la promozione della pratica sportiva in Italia.

L’Esposizione di Torino fu una grande festa; e lo sport vi contribuì, mettendo in vetrina i progressi fatti dalla nazione, anche in questo campo, nei suoi primi cinquant’anni di vita unitaria. Per il momento, lo sport era ancora il volto pacifico attraverso cui gli Stati nazionali scelsero di rappresentare se stessi e la lotta tra le nazioni. Ma per quanto ancora sarebbe stato

così? Nuvole dense di avvenimenti nefasti incominciavano ad addensarsi all'orizzonte. La grande festa dello sport celebrata a Torino avrebbe ben presto lasciato il posto alla carneficina consumatasi sui campi di battaglia di tutta Europa, celebrazione tragica di quel militarismo così strettamente legato alle origini della pratica sportiva.

## 2. Venti di guerra

Non è un caso che nei mesi successivi le cronache sportive iniziassero a riempirsi di termini che ben poco avevano a che vedere con lo sport, ma che invece bene riflettevano le cronache politico-militari che in quegli stessi mesi celebravano la campagna italiana in Libia.

"L'industria sportiva" titolava significativamente *La fine del letargo* un editoriale del marzo 1912 con cui si compiaceva del risveglio dell'industria sportiva italiana dopo la fase di arresto accusata nei mesi precedenti. I toni e i temi dell'articolo non erano tuttavia molto diversi da quelli che, negli stessi mesi, stavano occupando le cronache della stampa nazionale a celebrazione delle imprese italiane in Libia. "Vittoria", "lotta", "potenza" erano i termini più ricorrenti.

Incomincia – ci si diceva convinti – un periodo attivo di lotte; e quando si lotta non bisogna mai disperare della vittoria [...] Rivedremo nuovamente rifiorire nel nostro paese quel ceto industriale sportivo già così forte e potente. Scenderanno in campo le grandi Case nostre a competere il primato alle concorrenti straniere non solo nelle gare sportive, ma anche nel perfezionamento tecnico industriale<sup>11</sup>.

La campagna di Libia, in effetti, rappresentò un primo banco di prova importante per l'apparato produttivo italiano, e per la stessa industria sportiva. Le operazioni belliche videro, tra l'altro, per la prima volta all'opera l'aviazione militare italiana. "L'industria ciclistica e sportiva" non mancava di sottolineare come un'applicazione tipicamente sportiva potesse portare "ai più grandi ed insperati benefici e divenire parte integrale dei futuri ordinamenti cui faccia capo la difesa del paese"<sup>12</sup>.

Negli stessi mesi, in seguito a una gara pubblica indetta dal Ministero della guerra, la ditta Edoardo Bianchi diveniva la fornitrice ufficiale di biciclette per l'esercito italiano. Si trattava di una fornitura di oltre 12.000 velocipedi ripiegabili montanti – lo si precisava con orgoglio nazionalistico – gomme Pirelli<sup>13</sup>, destinati inizialmente alle compagnie ciclistiche addette ai reggimenti bersaglieri, poi ai battaglioni ciclisti che vennero istituiti proprio in quei mesi. La lotta nelle officine per l'accaparramento dell'importante commessa "non fu meno aspra di quella combattuta nelle strade d'Italia fra i corridori delle varie fabbriche"<sup>14</sup>. Anche perché si trattava di una commessa del valore di circa mezzo milione di lire: una cifra notevole, che contribuì senza dubbio allo sviluppo dell'azienda, in un momento tra l'altro in cui la ditta stava mostrando una fase di stallo<sup>15</sup>.

A sancire il risveglio celebrato da "L'industria sportiva", nel settembre del 1912 veniva organizzata a Bologna, su iniziativa dell'Accademia del pedale volante, una Mostra internazionale delle industrie sportive, quasi a voler stilare un bilancio di "tutto ciò che le industrie hanno fin qui prodotto a sviluppo e perfezionamento di ogni ramo dello sport"<sup>16</sup>. Due gli aspetti interessanti che emergevano. Il primo: l'Accademia del pedale volante (Istituto nazionale pro educazione fisica) si configurava come un'istituzione votata a fini prettamente educativi; ed è interessante che fosse un'istituzione di questo tipo, e non un'organizzazione di carattere economico, a promuovere un evento destinato a mettere in mostra i risultati della produzione nazionale in ambito sportivo, cogliendo un non scontato parallelo tra i successi di tale produzione e i risvolti che ciò poteva avere "per un maggior sviluppo della educazione fisica delle nuove generazioni"<sup>17</sup>. Il secondo aspetto, che qui più ci interessa, è quello rela-

tivo alle aziende rappresentate alla mostra. Scorrendo l'elenco delle 15 categorie ammesse, e ignorando il contesto di riferimento, si farebbe fatica a capire se si trattasse di una esposizione di industrie sportive o non piuttosto di una mostra di industrie belliche. Si andava infatti dall'industria automobilistica e motociclistica, a quella della bicicletta (specificando che vi erano compresi anche i modelli militari) e dei camion (anche qui si specificava "per trasporti o servizi di guerra"); per poi passare alle più "belliche" industria dell'aviazione, delle armi e perfino delle munizioni!

C'era insomma nell'aria, come avrebbe scritto nel luglio del 1914 Mario Morasso sulla rivista "Motori cicli e sports", "una strana tensione guerresca"<sup>18</sup>, che per il momento non si rifletteva in notizie politiche e militari di guerra, ma che invece bene già si avvertiva nelle cronache sportive. Ecco come avrebbe raccontato, qualche mese più avanti, quelle sensazioni provate al GranPrix di Lione:

Era un convegno festivo, erano parchi sterminati di automobili, folle innumerevoli di spettatori, ghirlande di vessilli, grida gioconde, magnifici impeti di velocità. Era un gioco bello e grandioso che tutti seguivano con l'anima palpitante. Ma io vedeva tutt'altra cosa con gli occhi sbarrati e l'animo sgomento. Gli automobili mi apparivano come artiglierie, gli spettatori chiassosi come eserciti urlanti in procinto di azzuffarsi, i vessilli come le bandiere dei combattenti, i concorrenti come avanguardie già impegnate in un'azione mortale. Non era una corsa automobilistica quella, no era la sfida, era il primo scontro, la battaglia<sup>19</sup>.

Era come se, attraverso lo sport, le nazioni stessero facendo le prove generali della guerra imminente, e attraverso l'industria sportiva stessero testando e mostrando ai contendenti le forze che sarebbero state in grado di mettere in campo, in una prova di potenza che andava ben al di là del fatto sportivo in sé. "Non vi sembra – continuava ancora Morasso nell'imminenza dell'inizio delle operazioni militari – che queste vittorie sportive abbiano un singolare odore di polvere e che la loro cronaca rassomigli a un bollettino di guerra?"<sup>20</sup>. "Non mai lo sport – concludeva – è stato più vicino e più simile alla guerra"<sup>21</sup>.

### 3. L'industria sportiva si mobilita

Queste, dunque, le premesse con cui l'industria sportiva si presentava all'appuntamento con la mobilitazione bellica. Industria sportiva, ma non per questo industria frivola – si volle da più parti precisare. E a confermarlo veniva richiamato il caso tedesco, preso ad esempio di come l'apparato statale si fosse qui subito reso conto dell'apporto che l'industria sportiva avrebbe potuto dare alla mobilitazione bellica. La rivista "Motori cicli e sports" vi individuava anzi quasi la causa principale dei successi militari che stavano segnando i primi mesi dell'impegno bellico tedesco:

se dopo il 70 si è detto che il vero fattore della vittoria tedesca è stato il maestro di scuola prussiano, ora nel 1914 si dovrà dire che uno dei principali fattori della nuova vittoria è stato lo sport e la grande industria sportiva dell'automobilismo e dell'aviazione<sup>22</sup>.

Ovviamente quattro anni più tardi non si sarebbe potuto dire lo stesso, ma tant'è.

Come per l'apparato produttivo nel suo complesso, anche per l'industria sportiva la guerra si rivelò un momento di svolta fondamentale, almeno sotto due punti di vista. Da una parte, le commesse statali rappresentarono per molte imprese, pur costrette a sacrifici di conversione a una produzione bellica spesso molto distante da quella tradizionale, un impulso all'intensificazione della produzione e alla sua razionalizzazione (oltre che, ovviamente, un'oc-

casione per realizzare ingenti profitti) che si sarebbe tradotto, nel dopoguerra, in una crescita sia dimensionale che qualitativa. Dall'altra, guardando proprio all'aspetto qualitativo, la guerra rappresentò anche un'occasione di svolta tecnologica.

Era ancora una volta la rivista "Motori cicli e sports" a spiegare bene il ruolo che la guerra avrebbe ricoperto nelle vicende dell'industria sportiva. Se per il momento non si potevano annoverare – e non avrebbe potuto essere altrimenti – importanti novità nei modelli da turismo o sportivi, la guerra però aveva messo in moto una crescita e una propulsione innovativa i cui risultati, anche in termini sportivi, si sarebbero visti nel dopoguerra. "È tutta una novità palpitante la nostra bella e gagliarda industria! – esultava trionfante la rivista – Essa non è mai stata come ora in un periodo di rinnovazione, di espansione, di audace progresso"<sup>23</sup>. La guerra aveva improvvisamente spazzato via timori, esitazioni, imbarazzi, introducendo miglioramenti e innovazioni che prima avrebbero richiesto anni di lunghi studi, ponderate riflessioni, ardui calcoli, "fra tanti inceppi, dubbiezze e timidità"<sup>24</sup>.

Ovviamente è impossibile verificare questi assunti per ogni azienda interessata. Ma si possono tentare alcune semplificazioni.

Quando si parla di sport e industria in età liberale, il primo pensiero va, senza dubbio, all'industria ciclistica. Industria sportiva per eccellenza, il conflitto segnò per questo ramo industriale un momento di svolta, con la definitiva affermazione della ditta Edoardo Bianchi, indotta dal conflitto a una riconversione industriale a scopo militare capace di garantire all'impresa milanese un salto di qualità sia a livello di quantitativi di produzione che di profitti. Un'evoluzione tecnica che, alla fine della guerra, non rimarrà fine a se stessa ma potrà essere riconvertita in industria di pace, e in industria sportiva di pace.

Non si può non guardare poi a quello che fu uno dei settori trainanti del decollo industriale italiano: il settore automobilistico.

Nel 1912 in Italia il settore automobilistico era al quinto posto fra le industrie esportatrici, impiegava 30.000 operai e un capitale superiore ai 100 milioni. Alla vigilia della guerra le esportazioni raggiunsero il 45 per cento della produzione totale, colmando almeno in parte i problemi derivanti dalla ristrettezza del mercato interno. Ma, anche in questo caso, fu la guerra a segnare il salto di qualità: superata la difficile congiuntura del 1919, dal 1920 si assisté a un ripresa delle esportazioni, che nel 1922 arrivarono a segnare il 69 per cento dell'intera produzione automobilistica.

È indubbio che la Grande Guerra abbia rappresentato un eccezionale volano di sviluppo per l'industria automobilistica italiana: le unità in circolazione, circa 20.000 nel 1914, divennero 80.000 nel 1918; le imprese, 32 nel 1913, erano 53 nel 1917<sup>25</sup>.

Ovviamente, parlando di industria automobilistica, in Italia, il pensiero va immediatamente alla Fiat; ed è noto il ruolo che la guerra ebbe nella crescita e nel definitivo consolidamento di quella che si sarebbe affermata come la più grande industria italiana. Ma parlando di industria sportiva, è ad altre imprese storiche (alcune delle quali ancora esistenti, altre oggi ormai scomparse) che dobbiamo rivolgere l'attenzione. E, tra queste, un posto di primo piano lo occupa senza dubbio l'Alfa Romeo, per una serie di ragioni che vedremo.

L'Anonima lombarda fabbrica automobili era nata a Milano nel 1910 in sostituzione della Società anonima italiana Darracq, creata quattro anni prima, nel 1906, su iniziativa di un gruppo di imprenditori in gran parte di origine napoletana, ma con sede a Milano, zona Portello. L'Alfa si caratterizzò fin dall'inizio per l'accento posto sulle vetture sportive – e questo è un primo elemento che ce la rende un caso interessante – anche per cercare di conquistarsi un mercato ancora in parte lasciato libero dalla forte concorrenza che invece già aveva invaso



altri settori. Mentre dunque la Fiat di Giovanni Agnelli intraprendeva la strada dell'industrializzazione di massa, l'Alfa puntava sulle vittorie sportive<sup>26</sup>.

L'avventura dell'Alfa nel mondo dello sport risaliva al 1913: in quell'anno era iniziata infatti la costruzione del modello Gran Prix, con il quale per la prima volta la casa automobilistica avrebbe dovuto partecipare a una corsa internazionale. Questo nonostante il fatto che nel 1912 le maggiori industrie automobilistiche italiane avessero raggiunto un accordo con cui si impegnavano a non partecipare a competizioni sportive, almeno in Italia; impegno che, sulla carta, venne ribadito anche nel 1914<sup>27</sup>. Decisione maturata dalla convinzione che le corse, sebbene rappresentassero uno strumento di miglioramento tecnico o di vendita, finivano spesso per gravare in modo eccessivo sul bilancio e per distorcere l'uso delle risorse interne<sup>28</sup>. Lo scoppio della guerra arrestò tuttavia momentaneamente la costruzione del nuovo modello sportivo Alfa, e fece entrare la casa automobilistica milanese in una crisi gravissima, portandola sull'orlo del fallimento. Alla vigilia della guerra, nel 1914, gli utili registrati continuavano a viaggiare su livelli molto bassi. Questo è il secondo motivo per cui l'Alfa rappresenta un caso di studio esemplificativo: perché, molto meglio di altri, ci permette di cogliere il ruolo avuto dalla mobilitazione nel decidere delle sorti aziendali dell'impresa automobilistica. Anche la conversione a scopi bellici trovò l'Alfa in una situazione di svantaggio rispetto, per esempio, alla Fiat (a cui vennero da subito commissionati camion militari) o all'Isotta Fraschini (che iniziò a produrre motori aeronautici). Nessuno immaginava, in quel difficile inverno del 1914, che proprio la guerra avrebbe impresso all'Alfa quella svolta, che nel dopoguerra la vedrà tra i protagonisti dell'industria automobilistica sportiva italiana.

Nell'estate del 1915 la quasi totalità delle azioni veniva ceduta alla Banca italiana di sconto, e la direzione dell'Alfa venne affidata all'ingegnere napoletano Nicola Romeo, che nel dicembre assorbì ufficialmente la casa automobilistica. Nel frattempo, nel luglio, Romeo aveva firmato con il Ministero della guerra due contratti per la fornitura di granate e munizioni: una commessa da 23 milioni di lire, a cui se ne sarebbero aggiunte altre ugualmente cospicue, e soprattutto coperte da ingenti prefinanziamenti.

L'Alfa, appena unita alla Romeo, dovette quindi mettere in atto un grandissimo sforzo produttivo, dando vita a un caso estremo di diversificazione che comportò una riconversione totale della produzione (proiettili e gruppi perforatori), ma anche l'acquisto di nuovi macchinari e di nuovi terreni, nonché il reclutamento massiccio di forza lavoro. In tal senso, l'Alfa Romeo ci interessa perché, pur portate all'estremo, interpreta appieno alcune caratteristiche che resero la mobilitazione italiana un caso in un certo senso peculiare nel quadro internazionale. Volendo semplificare, si può dire che la mobilitazione italiana fu segnata da una accentuata "confusione", derivante da una serie di ragioni intrinseche, non ultima quella di poter godere degli esoneri e dei privilegi riservati a chi produceva materiale bellico, e che spesso spiega la disponibilità estrema alla riconversione produttiva<sup>29</sup>. Tra il 1916 e il 1918, in totale, alla Romeo vennero commissionati 2.536 gruppi perforatori per un importo di 54.869.689 lire, garantendo alla ditta "guadagni favolosi". A ciò andava aggiunto il fatturato derivante dalla produzione di proiettili, stimato intorno agli 80 milioni di lire<sup>30</sup>. Con la fine del 1917 e coi i primi mesi del 1918 iniziava poi la produzione di motori di aviazione e di trattori; si trattava con tutta evidenza di una prima trasformazione in vista della riconversione postbellica. I nuovi settori di produzione portavano altre commesse (circa 8 milioni solo per i motori per aviazione). Il capitale sociale passava dal 1.825.000 del dicembre 1915, al momento della fusione tra Alfa e Romeo ai 10 milioni del 1917, ai 30 milioni del febbraio 1918, quando la ditta veniva trasformata in società per azioni, ai 50 del luglio 1918<sup>31</sup>.

Nell'immediato dopoguerra, le attività produttive vennero concentrate negli stabilimenti della zona Portello. Con l'estate del 1919 veniva ripresa la produzione automobilistica<sup>32</sup>.

Con la ripresa della produzione automobilistica riprendeva anche la partecipazione alle corse, a partire dalla Parma-Poggio Berceto dell'ottobre 1919, con personaggi come Antonio Ascari, Ugo Sivocci, Giuseppe Campari, Giulio Masetti e poi Enzo Ferrari. Fortemente provata dall'occupazione delle fabbriche del 1920 e colpita da gravi problemi di liquidità, l'impresa milanese decise ancora una volta di puntare tutto sull'attività motoristica. Nel 1922 la RL vinse la Targa Florio con Sivocci, il Circuito di Cremona con Ascari, la Coppa della Consuma con Masetti, il Circuito del Savio con Ferrari<sup>33</sup>.

Proprio la sua forte connotazione "sportiva" permise all'Alfa di salvarsi: salito al potere Mussolini, Aldo Finzi, esponente fascista, corridore in moto e presidente del Coni, amico di Ojetti, fece da tramite tra quest'ultimo e il duce, che accordò infine il salvataggio dell'Alfa Romeo. Grazie anche alla decisione di Agnelli di abbandonare le corse, l'Alfa Romeo divenne per un periodo l'unica rappresentante italiana nel settore agonistico, alimentando un vero e proprio "mito", sia a livello nazionale che – a partire dalla partecipazione al GP d'Europa di Lione del 1924 – a livello internazionale. Grazie ai successi sportivi, l'Alfa sarebbe divenuta in un certo senso l'automobile "ufficiale" del regime: un po' come avvenne per le imprese calcistiche, Mussolini identificò i successi della casa automobilistica milanese con i successi del regime fascista, parlando dell'Alfa come del "miglior prodotto nazionale" e sostituendo egli stesso con un'Alfa la Fiat utilizzata in precedenza<sup>34</sup>.

Per certi aspetti simile a quello dell'Alfa, ma con risvolti peculiari, il caso della Lancia.

La Lancia e C. era nata nel 1906 per iniziativa di Vincenzo Lancia (dapprima collaudatore della Fiat, poi pilota della squadra corse, dove continuerà a correre anche dopo la fondazione della Lancia, dietro pagamento di un cospicuo compenso che lo aiuterà ad aprire la ditta) e Claudio Fogolin.

Gli utili della Lancia, che ammontavano a 700.000 lire nel 1911, salirono l'anno successivo per poi scendere a 467.000 lire nel 1913 e risalire a 766.530 lire nel 1914<sup>35</sup>. Nel novembre del 1915 la Lancia venne dichiarata stabilimento "ausiliario". Avvantaggiandosi delle cospicue commesse statali che tale status le garantiva, durante la guerra arrivò a produrre 3.000 autocarri e autovetture, sui complessivi 80.300 veicoli prodotti dall'industria automobilistica (56.000 solo dalla Fiat). A tale produzione affiancò inoltre quella di motori per aereo, sebbene con scarsi risultati. Come avvenne per altre industrie, le sperimentazioni tecniche del periodo bellico ebbero una ricaduta importante nel dopoguerra: in questo caso, ad esempio, i miglioramenti tecnici renderanno possibile la costruzione del motore a V che sostituirà il sistema "in linea". Sebbene al termine del conflitto gli stabilimenti della Lancia non risultassero molto ampliati rispetto al 1915, gli utili reali registrati per gli anni 1915-17 erano stati rispettivamente di 1.412.000, 986.999, 3.405.000<sup>36</sup>.

Il caso della Lancia, così come quello dell'Alfa Romeo e di tante altre imprese automobilistiche italiane, più o meno grandi, che presero parte alla mobilitazione industriale anche grazie – come abbiamo visto – a non trascurabili sacrifici e snaturalizzazioni produttive, conferma l'idea della congiuntura bellica come momento non solo di crescita dimensionale, ma spesso anche di innovazione tecnica. Il dopoguerra vide infatti grandi progressi nella tecnica automobilistica, proprio grazie alla guerra che aveva fatto progredire sensibilmente la metallurgia e gli studi sui motori leggeri e veloci destinati ai veicoli militari e all'aviazione. Tra le innovazioni, alberi a camme in testa, freni anteriori, carrozzerie più affusolate e aerodinamiche. Fu su queste basi che si impose il predominio italiano nelle corse automobilistiche degli



anni Venti e Trenta, quel primato che la rivista “Motori cicli e sports” aveva già con entusiasmo pronosticato alla fine del primo anno di guerra<sup>37</sup>. Conclusione di fatto condivisa anche da “L’industria sportiva”, che già all’inizio del 1916 si era spinta a tracciare una sorta di bilancio degli effetti che la guerra aveva prodotto sul sistema produttivo italiano, addirittura contribuendo al compimento del processo di formazione nazionale: “potremo dire che fatta l’Italia e gli Italiani, avremo fatta anche l’industria ed i commerci italiani”<sup>38</sup>. Con particolare riguardo all’industria sportiva, veniva sottolineata la straordinaria capacità di risposta alla mobilitazione dimostrata dall’industria automobilistica e da quella aeronautica<sup>39</sup>.

Industria ciclistica, industria automobilistica, industria dell’aviazione non esaurivano ovviamente il quadro dell’industria sportiva italiana. Ma, per quanto riguarda altri settori (da quelli legati a sport in qualche modo di *élite*, come sci e tennis, all’industria dell’abbigliamento sportivo in generale) l’impressione è che saranno soprattutto gli anni Venti, e gli anni Trenta anche sulla scia della svolta autarchica, a rappresentare un momento di cambiamento, vedendo l’affermazione, anche in questi campi, di nuclei importanti capaci di far superare al paese la dipendenza dall’estero accusata fino a quel momento.

Il rapido, e non certo esaustivo, quadro tracciato basta tuttavia a confermarci in quale misura la guerra segnò, anche per l’industria sportiva – un’industria che viveva e vivrà soprattutto di svolte tecnologiche introdotte altrove, almeno fino a tempi recentissimi, quando si è potuto notare l’avvio di un trend inverso, in cui è spesso l’industria sportiva, soprattutto là dove ha raggiunto dimensioni notevoli e sovranazionali, a fare da settore trainante per l’industria “civile” – un momento di svolta, confermando in tal senso la sua carica modernizzatrice e avvalorando al contempo la tesi delle innegabili connessioni tra sport e trasformazioni economico-sociali del paese.

#### NOTE

1. *Lo sport deve continuare*, in “Motori, cicli e sports”, a. VII, n. 34, 31 agosto-5 settembre 1914, pp. 11-12.
2. *Lo sport alla XIV fiera di Milano*, in “Lo sport fascista”, aprile 1933, pp. 1-4.
3. Cfr. Commissione europea, *Lo sport fa bene non solo alle persone ma anche all’industria*, 21 gennaio 2014. <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-14-35\\_it.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-35_it.htm)> (ultima consultazione 18.08.2014).
4. *Torino Esposizione 1911. Monografia illustrata edita dalla Direzione Generale del Touring Club Italiano*, TCI, 1911.
5. In realtà, un antecedente può essere rinvenuto nell’Esposizione di Brescia del 1904, che aveva visto una sezione “Armi e Sport”; esposizione, tuttavia, a carattere nazionale e non internazionale. Cfr. S. ONGER, *Ridefinire l’immagine della città: l’esposizione di Brescia del 1904*, in “Storia in Lombardia”, 3, 2011, pp. 80-95.
6. *La mirabile festa inaugurale dello “Stadium” alla presenza dei Sovrani*, in “La Stampa”, 1 maggio 1911.
7. P. BALOCCO, *L’Esposizione Internazionale di Torino del 1911*, Torino, Graphot Editrice, 2011, pp. 144-149.
8. *Torino Esposizione 1911* cit. Cfr. anche *Lo Stadium*, in “L’Esposizione di Torino. Giornale ufficiale illustrato dell’Esposizione Internazionale delle Industrie e del Lavoro 1911”, a. I, n. 7, luglio 1910, pp. 97-100 e *Allo Stadium*, ivi, a. II, n. 21, 10 maggio 1911, pp. 335-337.
9. Cfr. M.P. ULZEGA, A. TEJA, *L’addestramento ginnico-militare nell’esercito italiano (1861-1945)*, Roma, Stato Maggiore dell’esercito-Ufficio storico, 1993.
10. Su i primi passi mossi dall’organizzazione sportiva nella Torino pre-risorgimentale cfr. P. FERRARA, *Ginnastica, sport e tempo libero*, in *Storia di Torino*, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, a cura di U. Levra, Torino, Einaudi, 2001, pp. 1065-1085.

11. *La fine del letargo*, in "L'industria sportiva", a. III, n. 3, 1 marzo 1912.
12. *Aviatori ed aeroplani militari*, in "L'industria ciclistica e sportiva", a. 2, n. 10, 1 novembre 1911. Cfr. anche T. FALCONE, *Sull'uso bellico dell'aeroplano*, in "L'Industria Sportiva. Automobilismo-Ciclismo-Aviazione-Turismo", a. III, n.11, dicembre 1911-gennaio 1912, pp. 33-35.
13. Cfr. *La bicicletta Bianchi per militari*, in "L'industria sportiva", a. III, n. 4, 1 aprile 1912.
14. *La bicicletta nell'esercito italiano*, in "L'industria sportiva", a. III, n. 9, 1 settembre 1912.
15. Cfr. R. PILONI, *L'industria della bicicletta a Milano dalla fine dell'Ottocento al 1914*, in "Storia in Lombardia", n. 2, 1985, pp. 81-99.
16. *Grande Mostra Internazionale Industrie Sportive. Bologna, agosto-settembre 1912*, Bologna, Stabilimento Poligrafico Emiliano, 1912.
17. *Ibidem*.
18. M. MORASSO, *Scontri di avanguardia*, in "Motori, cicli e sports", a. VII, n.28, 13-20 luglio 1914, pp. 5-6.
19. M. MORASSO, *Dal 1914 al 1915. Le sane energie che hanno salvato l'Italia*, in "Motori, cicli e sports", a. VII, n. 50, 31 dicembre 1914-6 gennaio 1915, pp. 5-9.
20. M. MORASSO, *Scontri di avanguardia cit.*
21. M. MORASSO, *La guerra e le nostre industrie*, "Motori, cicli e sports", a. VII, n. 30, 29 luglio-5 agosto 1914, pp. 7-8.
22. *Lo sport deve continuare cit.*
23. *Le novità dell'industria automobilistica nel 1916. Verso il primato*, in "Motori, cicli e sports", a. VIII, n.47bis, 27 dicembre 1916-2 gennaio 1917, pp. 7-8. Si trattava di un numero speciale della rivista interamente dedicato alle novità della produzione di guerra.
24. *Ibidem*.
25. F. AMATORI, *Impresa e mercato. Lancia 1906-1969*, Bologna, Il Mulino, 1996, pp. 22-23.
26. M. VITALE, G. CORBETTA, A. MAZZUCA, *Il mito Alfa*, Milano, Egea, 2004, pp. 1-27.
27. M. MORASSO, *La decisione delle Case confederate di non correre e non esporre in Italia*, in "Motori, cicli e sports", a. VII, n.1, 8-14 gennaio 1914, pp. 5-6.
28. F. AMATORI, *Impresa e mercato cit.*, p. 40.
29. Sulle caratteristiche della mobilitazione industriale in Italia cfr. P. DI GIROLAMO, *Produrre per combattere: operai e mobilitazione industriale a Milano durante la grande guerra, 1915-1918*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2002; L. TOMASSINI, *Lavoro e guerra: la mobilitazione industriale italiana 1915-1918*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998.
30. D. BIGAZZI, *Il Portello. Operai, tecnici e imprenditori all'Alfa Romeo 1906-1926*, Milano, Franco Angeli, 1988, pp. 207-218.
31. Ivi, pp. 153-318.
32. Ivi, pp. 342-364.
33. M. VITALE, G. CORBETTA, A. MAZZUCA, *Il mito Alfa cit.*, pp. 1-27.
34. *Ibidem*.
35. F. AMATORI, *Impresa e mercato cit.*, p. 49.
36. Ivi, pp. 49-57.
37. *Le novità dell'industria automobilistica nel 1916. Verso il primato cit.*
38. *I benefici effetti della nostra guerra*, in "L'industria sportiva e del motore", a. VII, n. 1-2, 1916.
39. *L'industria dell'aviazione in Italia*, in "L'industria sportiva e del motore", a. VII, n. 7-8, 1916.