

“COSA DOVREBBERO FARE I GIOVANI (E ANCHE I VECCHI) CICLISTI ITALIANI IN CASO DI GUERRA VERA”: VELOCIPEDISMO, “SPORT DEL TURISMO” E CORPO VOLONTARI CICLISTI AUTOMOBILISTI

Daniele Bardelli

daniele.bardelli@unicatt.it

Centodieci anni fa, nel luglio del 1904, si celebrarono a Brescia il convegno internazionale e il congresso nazionale dell’Audax, nel cui quadro si svolsero l’esperimento di mobilitazione e la marcia velocipedistica verso Parigi che fornirono l’impulso decisivo per la creazione del Corpo volontari ciclisti automobilisti. Organizzatore e animatore principale di tutte le iniziative, il bresciano Arturo Mercanti, personaggio per tanti versi esemplare nella storia di quello “sport del turismo” che all’inizio del Novecento si incarnava nelle esperienze del Touring club italiano e, appunto, dell’associazione Audax, nata a Roma nel 1898 attorno a Vito Pardo (artista democratico radicale, tra i fondatori dello stesso Tci) proponendo agli iscritti un escursionismo ciclistico a squadre su lunghe distanze¹. Membro fondatore di entrambi i sodalizi, Mercanti era nella sua città console del Tci (ne diventò poi segretario nazionale, prima di ascendere ad ancora più prestigiosi incarichi come direttore generale dell’aeronautica con il primo governo Mussolini) e corrispondente dell’Audax². In lui si compendiano l’ideale della conoscenza attraverso il viaggio, che proponeva il Touring, con l’impegno a sviluppare forza e resistenza che distingueva l’Audax, come pure l’indole più “tecnica” dell’escursionista Tci (attento alla dotazione di carte e guide e sollecito nel promuovere e sostenere iniziative per lo sviluppo del sistema stradale) con lo spirito “garibaldino” degli *audaces*.

Caratteri comuni a tutti e due i gruppi erano il patriottismo progressista e una certa diffidenza verso l’esercizio “garistico” della bicicletta (connotato invece dall’Unione velocipedistica, da cui il Touring si era polemicamente distaccato), che generava la sublimazione dell’agonismo implicito nella sportività in sfida ai limiti individuali e agli ostacoli della natura³: un ideale di miglioramento costante delle capacità umane che risultava direttamente – e ancor più simbolicamente – funzionale all’evoluzione moderna auspicata per la “terza Roma”. In questo modo, infatti, depurate dalle inclinazioni “materialiste”, le attività sportive potevano ancor meglio essere proposte come strumenti per la costruzione dei cittadini “nuovi” di un’Italia che, ormai politicamente realizzata, mancava però degli “italiani”, nel senso di degni, moderni e consapevoli membri della nazione e non più solo dei “regnicoli”⁴. Si trattava di un’opera pedagogica che aveva carattere d’urgenza, nel clima guerresco che si cominciava a respirare in Europa tra la fine dell’Ottocento e il principio del Novecento, agitato com’era da venti nazionalistici e ambizioni imperialistiche tali da sollecitare anche un’associazione come il Touring club a interrogarsi su come il paese dovesse prepararsi a sostenere un conflitto. In questa sua riflessione il Tci non esitò a rimproverare ai vertici militari la scarsa propensione a cogliere e sfruttare il potenziale bellico della bicicletta, ma anche il mancato assolvimento del compito – diremmo oggi – di “nazionalizzare” i coscritti⁵. Da questo punto di vista le società sportive erano state ben altrimenti attive, insegnando pressoché dovunque in Europa “non solo le virtù corroboranti dell’esercizio fisico, ma [...] anche – e forse soprattutto – il culto della patria”: ginnasti, tiratori, ciclisti, lottatori e calciatori avevano perseguito infatti lo sviluppo delle virtù igieniche e morali dell’esercizio fisico con la convinzione che la nazione sarebbe stata tanto più progredita in ogni campo quanto più “munita di gioventù robusta ed entusiasta”⁶. In Italia,

inoltre, gli *sportsmen* si sentivano i continuatori dello spirito di quella “guerra di popolo” che, vagheggiata come superamento della grettezza della guerra regia e dei limiti élitari della cospirazione settaria, era venuta proiettandosi sullo scenario della mitologia risorgimentale come ambita occasione di cimento per i nuovi italiani⁷. Del resto, non essendo stati ancora sperimentati sul campo i moderni armamenti, che avrebbero reso la guerra una faccenda tecnologicamente sofisticata, la battaglia poteva ancora concepirsi come “affare di volonterosi padri di famiglia pronti a prestare il loro braccio in caso di necessità, per potersene in breve tornare al proprio privato”⁸. Anche la scuola (più nella prospettiva “statale” di una militarizzazione permanente ed estesa, che in quella “democratica” della milizia popolare e temporanea)⁹ e persino i socialisti turatiani concordavano d’altra parte nel riconoscere la “profonda connessione” fra la preparazione fisica dei giovani e la difesa della patria¹⁰. La rivista “L’Educazione fisica” faceva il punto sulla questione auspicando si potessero integrare (se non identificare) l’educazione civile e quella militare, in maniera – riferisce Gaetano Bonetta – “da evitare fratture nel processo educativo ed instaurare una continuità marcata fra gli anni educativi intesi tradizionalmente ‘in borghese’ e quelli ‘in divisa’”, facendo dell’esercito non già una “scuola di sviluppo” bensì di “utilizzazione” di un cittadino-soldato già pronto all’impiego in battaglia¹¹. In tali prospettive sport e nazionalismo si fondevano quindi – ha osservato Sergio Giuntini – in un “sistema integrato unito – pubblico e privato”, che avrebbe dovuto prima insegnare e poi conservare virtù e capacità militari alla massa degli uomini mobilitabili¹².

I ritardi e la scarsa sensibilità della mano pubblica a questo riguardo preoccupavano gli osservatori più sensibili. Angelo Mosso in Senato perorava la necessità che il Ministero della guerra stendesse “affettuosamente la mano” a quei borghesi che, prima di essere chiamati alle armi, volevano “avvicinarsi alle istituzioni che preparano dei buoni coscritti”, incoraggiandoli moralmente e materialmente invece di far sembrare “che volga loro le spalle”, lasciandoli così preda delle iniziative ricreative di sovversivi e clericali¹³. Anche il “Corriere della Sera” insisteva da tempo sul riconoscimento pubblico delle iniziative di educazione patriottica e militare promosse dalla società civile, dovendosi lamentare in Italia la mancanza del sentimento collettivo di svizzeri e statunitensi e dunque l’incertezza di poter far conto su una milizia di popolo per la difesa¹⁴. Per parte sua l’associazionismo sportivo premeva sulle autorità per vedere stabilito il modo di contribuire concretamente alla sicurezza del paese, all’interno del dibattito più generale circa la modernizzazione delle forze armate, degli armamenti, della concezione strategica della guerra; addirittura rivendicando capacità migliori di antivedere esigenze ed evoluzioni che l’esercito mostrava di non saper cogliere in tutta la loro ampiezza e urgenza. Era il caso dei velocipedisti e delle loro insistenze – manifeste fin dal 1875¹⁵ – per introdurre il mezzo a due ruote nell’armata. Nel 1892 era stato finalmente pubblicato un *Manuale per l’istruzione del velocipede* almeno per i portaordini, alla cui compilazione avevano preso parte uomini del pedale come Pizzagalli e Johnson, che non vestivano la divisa e che sarebbero poi stati fra i massimi dirigenti del Touring. L’anno successivo il congresso dei velocipedisti italiani aveva ancora fatto voti perché fosse ufficialmente previsto l’impiego militare della bicicletta¹⁶. Ancora, nel 1895 il giornale “La Bicicletta” aveva illustrato (riprendendo la rivista americana “Army and Navy Journal”) l’utilità del mezzo come trasporto degli artiglieri e dei fanti in combattimento, e non solo per i servizi di comunicazione e di osservazione, o di distribuzione della posta¹⁷. Il periodico aveva del resto già riconosciuto alla “armata ciclistica” la facoltà di operare come “un’incudine” che, posizionandosi alle spalle del nemico grazie alla rapidità di movimento, avrebbe consentito alla forza d’urto principale di schiacciarlo. Potenzialità da non sottovalutare se, come ormai era largamente avver-

tito, l'Europa sarebbe stata ben presto sconvolta da una guerra "che tutti presentiamo vicina", che sarebbe stata "l'avvenimento più grande della storia contemporanea" anche dal punto di vista ciclistico, perché avrebbe dimostrato nella pratica "i servizi" militari della bicicletta. Occorreva dunque non farsi trovare impreparati, accelerando la "marcia lenta" che aveva sempre caratterizzato l'introduzione dei perfezionamenti nell'arte della guerra, frutto prima dell'"iniziativa privata" e volontaria e solo poi, e tardivamente, adottati dai militari¹⁸. Il Touring a questo proposito fece giungere sollecitazioni fino al Parlamento, dove il proprio console di Roma, l'onorevole Brunialti, era intervenuto per richiamare al governo l'esempio dei paesi esteri e le ottime prove dei primi reparti sperimentali di bersaglieri ciclisti. La "Rivista mensile" del sodalizio aveva aggiunto come ormai la maggior parte degli ufficiali (molti dei quali soci Tci) fosse "compenetrata delle applicazioni svariate della bicicletta nei servizi militari", rilevando che però sussistevano le resistenze di "autorità non facili ad accettare e caldeggiare cose nuove", che avevano del ciclismo "idee dell'epoca dreisiana!"¹⁹ e un atteggiamento che non si esitava a definire di "misovelocipedismo"²⁰. Non era invece davvero più il caso di tergiversare, se – lo scriveva Matilde Serao – la bicicletta era ormai uno "fra gli strumenti più validi dell'offesa e della difesa armata nei conflitti internazionali"²¹: la "esile macchina", evocatrice di "gradevoli e igieniche gite lungo le vie d'Italia", andava considerata a tutti gli effetti "regina della pace e regina della guerra!"²².

Coerente con tali convinzioni, il 17 novembre del 1897 il consiglio direttivo del Touring club propose al Ministero della guerra, su suggerimento del tenente Camillo Natali (l'anno dopo comandante della prima compagnia regolare di bersaglieri ciclisti), di prevedere il richiamo alle armi dei propri soci con la macchina di loro proprietà²³. L'Audax intanto dimostrava concretamente la piena affidabilità del mezzo nelle sue lunghe escursioni, condotte con organizzazione e spirito militareschi: nel 1898, in occasione del convegno ciclistico di Firenze, gli *audaces* bolognesi ("i bersaglieri del ciclismo", come li definiva la rivista del Tci)²⁴ erano giunti nella città toscana in pattuglie con tanto di trombettiere, accolti al loro arrivo dalla fanfara del comando di divisione e sfilando con alla testa la bandiera nazionale²⁵. Fu la prima dimostrazione intenzionale di come l'associazionismo sportivo-turistico potesse, all'occasione, agire organizzato militarmente con efficacia e rapidità, come del resto Vito Pardo aveva segnalato in un articolo su "La Stampa Sportiva" di quell'anno:

L'Esercito può trarre grande vantaggio dall'associazione *Audax*, che è sprone agli indolenti, a servirsene come preparazione ad un nucleo di ciclisti forti e già *provati* che, in caso di guerra, dia un buono e sicuro elemento ai suoi reparti ciclistici. Sarebbe bene che al Ministero della guerra provassero un po' a studiare una organizzazione di questi *reparti ciclistici improvvisati* fra i soci dell'*Audax*. In poche ore, poter riunire un migliaio di soldati ciclisti *Audax*, persone tutte abituate ai lunghi percorsi e sicure di poter compiere almeno 200 chilometri di seguito, dovrebbero riuscire di grande importanza per un esercito moderno. È certo questo un lato pratico ed utile dell'*Audax*, che un giorno si dovrà ben espletare per il bene della nostra patria²⁶.

Anche la "Rivista militare italiana" seguì attentamente il dibattito sull'impiego bellico della bicicletta, mezzo che – preconizzava – sarebbe stato "una nuova arma combattente" nella prossima guerra, permettendo "la concezione di mosse audaci e geniali"²⁷. La creazione di battaglioni velocipedistici era però altra cosa rispetto all'inquadramento, in caso di mobilitazione, dei civili con la loro macchina, e ancora differente era l'eventuale organizzazione di una milizia volontaria territoriale permanente. Secondo il capitano Annibale Emilio Angherà (reduce di Adua, strenuo sostenitore della formazione di tali reparti sull'esempio inglese) in que-

st'ultimo caso si doveva considerare come moltissimi fra gli oltre 172.000 possessori di bicicletta sarebbero sicuramente stati contenti di essere richiamati con il proprio mezzo, piuttosto che “collo zaino in spalla”. Un'oculata politica di sgravi fiscali avrebbe dovuto garantire fra essi la diffusione dei modelli di bicicletta più adeguati alle esigenze belliche²⁸. Fu lo stesso Angherà (che già nel 1897 aveva mostrato il contributo che i ciclisti civili potevano apportare alla difesa delle coste)²⁹ a sottoporre al consiglio direttivo del Tci l'idea di costituire reparti di volontari per questi scopi. Così nel 1900 il consolato del Touring di Bologna, dopo l'estemporanea radunata delle squadre Audax al convegno di Firenze, concepì “un esperimento di concentrazione rapidissima, in un determinato punto, di persone di luoghi disparati”, per dimostrare la fattiva utilità di una simile organizzazione “nel campo militare ed in caso di pubbliche calamità”³⁰. Motivazioni spiritualmente più articolate furono espresse da Bertarelli: si trattava di dare “nuova, interessante forma al turismo, che non vien più inteso nel senso di un semplice divertimento, ma che si mette anche a servizio del paese”³¹. Infine Ottone Brentari puntualizzò sulla rivista dell'associazione che il consolato bolognese si proponeva di fare “una prima prova del come i turisti italiani possano servire la patria in caso di pubblica necessità”³². L'iniziativa ebbe quindi concreta realizzazione nel maggio del 1901, in occasione del congresso internazionale dei sodalizi turistici a Bologna: da 50 città italiane (Trento e Trieste comprese e province venete in prima fila, in quanto “sentinelle avanzate sui confini estremi dell'Italia redenta”) partirono staffette con itinerari diversi e modalità di marcia combinate in modo da giungere tutte nella città emiliana tra le 17 e le 18 del 25 maggio, recando il saluto dei sindaci a testimonianza “che l'italiana fratellanza non è un sogno”. Il giorno successivo ci fu l'esibizione del carosello ciclistico dei bersaglieri e sfilarono 1.500 convegnisti sui loro mezzi fra il pubblico plaudente (in un clima di “affratellamento di italiani di tutte le regioni [...] in nome della Patria”); si tennero esercitazioni di trasporto di feriti con la bicicletta e fu installato un impianto celere di telegrafia da campo³³. Quello stesso giorno le staffette ripartirono alla volta di Roma, compiendo il percorso di oltre 400 km in 26 ore (invece delle 24 previste, ma c'era maltempo) e consegnando al rappresentante del governo il saluto del congresso. La buona riuscita dell'esperimento suscitò l'attenzione anche degli osservatori di cose militari, e il capitano Angherà tornò a riproporre con determinazione l'impiego di volontari per la difesa nazionale, rivolgendo un appello ai turisti italiani per garantire al paese servizi “incalcolabili” sia in caso di guerra, sorvegliando le coste, sia in tempo di pace offrendo alla gioventù occasioni di sano divertimento³⁴. Ancora più ampiamente e dettagliatamente l'ufficiale si diffondeva sulle pagine della “Rivista militare”, manifestando il convincimento che i volontari ciclisti (“turisti che vogliono esercitarsi sui loro cavalli di acciaio ad essere utili alla patria”) avrebbero smentito che l'epopea garibaldina fosse finita con la scomparsa dell'eroe dei due mondi³⁵.

I congressi bresciani del 1904 offrirono la prima vera dimostrazione dell'efficienza militare dei volontari in bicicletta. Le manifestazioni del 10 e 11 luglio furono inserite in quelle dell'Esposizione nazionale, celebrazione del lavoro e dello sviluppo della nazione, a conferma – scriveva “La Provincia di Brescia” – che “del lavoro e del patriottismo è altamente benemerito lo sport”³⁶, quello ciclistico in maniera particolare avendo “apportato nel mondo civile una trasformazione profonda”, strappando la gioventù alla “forzosa neghittosità da circoletti”, assicurando l’“indipendenza dell'individuo vittorioso sugli impedimenti delle distanze”, donando infine – *last but not least* – “ali al commercio”. Per questo il giornale riconosceva che Touring e Audax erano “coefficienti poderosi di progresso”, oltre che organismi “educatori sagaci della gioventù ai più elevati sentimenti di nazionalità”³⁷. In città per l'occasione convennero squadre organizzate di *audaces* da tutto il paese (da Toscana, Marche, Triveneto e Campania, da Lazio,

Piemonte e Lombardia; da Milano anche una squadra dell'Audax femminile) come pure dall'estero (dalla Francia, da Lugano, da Trieste ma non da Trento, dove la squadra era stata fermata dall'occhiuta polizia austriaca, così che i ciclisti erano dovuti partire alla spicciolata), oltre che gruppi organizzati dal Touring e da altre società per un totale di circa 2.200 partecipanti³⁸. Il loro sforzo – secondo Vito Pardo – era la migliore dimostrazione che simili convegni preparavano “gli spiriti ad alte idealità”, nel caso particolare facendoli pensosi della difesa di quella patria a cui erano dovute “tutte le energie del corpo e della mente”³⁹. Non casualmente, dunque, l'evento cruciale delle manifestazioni fu l'esercitazione tattica che venne realizzata sulle rive del lago di Garda, “primo esperimento pratico di difesa della nostra frontiera col mezzo dei ciclisti volontari”⁴⁰. Grazie all'attivismo e alla regia di Mercanti, e alla collaborazione delle autorità militari, furono superati gli ostacoli opposti “dall'indifferenza e dall'apatia generale” e la manovra suscitò attenzione sia in ambienti governativi (“interessante esperimento”), sia nella stampa⁴¹. Secondo il veterano garibaldino Giuseppe Cesare Abba l'evento dimostrava come la nuova generazione – che non aveva avuto “neppur più lo sfogo di cospirare!” – aveva trovato nelle “varie maniere di spassi che comprendiamo sotto un nome straniero: Sport” il modo “di venir su più bella, più forte, più ardimentosa di quella che era giovane nei grandi giorni delle azioni di guerra”⁴². “La Sentinella Bresciana” scrisse che l'esercitazione sul Benaco (dal quale sarebbe effettivamente potuto venire uno sbarco degli austriaci, attestati a Riva del Garda) era “la prima affermazione dei nuovi orizzonti che si delineano nel problema, sacro al cuore del cittadino, della difesa nazionale”⁴³; il colonnello Chiarla affermò che con essa si inaugurava “un nuovo sport [...]: quello per la difesa della Patria”, grazie al quale nel momento del bisogno legioni di volontari sarebbero accorsi “a valanga”, ma disciplinati nell'organizzazione di cui si stavano gettando le basi⁴⁴.

L'11 luglio, quindi, una folla di soldati, ufficiali, autorità, giornalisti, e “forse di troppe signore”, si imbarcò a Desenzano sul piroscampo “Agostino Depretis”, dopo attenta identificazione dei partecipanti per evitare che le spie austriache, già segnalate a Brescia, salissero a bordo⁴⁵. C'erano le truppe che dovevano interpretare il ruolo del nemico, gli osservatori militari e i ciclisti trentini e triestini, che erano stati diffidati dal governo italiano a prendere parte attiva all'esercitazione dopo la minaccia austriaca di processarli per tradimento al loro ritorno: “di fronte ad un così commovente accordo dei due governi alleati”, erano stati presi a bordo almeno come spettatori privilegiati⁴⁶. Con l'accompagnamento della marcia reale, il battello si mosse verso il largo. La colorita prosa di Ottone Brentari spiegava sulla rivista mensile del Touring che, dopo gli esperimenti di Bologna, ora finalmente “si va alla guerra”:

Si va a provare che cosa potrebbero, che cosa dovrebbero fare i giovani (ed anche i vecchi) ciclisti italiani, in caso di guerra vera, per la difesa della patria; si va a provare quale utilità sensibile ed alta si potrebbe ritrarre dalla forza dei garretti, dalla pratica del pedalaggio⁴⁷.

Il tema tattico dell'esercitazione prevedeva che il nemico (“supponiamo, per un momento – annotava ironico ancora Brentari – che si tratti degli austriaci, che per l'Isonzo e Val d'Adige abbiano invaso il Veneto ed occupato il Mincio”) tentasse di sbarcare sulla spiaggia di San Felice di Scovolo, dove fu accolto dalle fucilate a salve dei ciclisti prontamente accorsi. Il piroscampo “Depretis” aveva quindi ripreso il largo per fingere di dirigersi a Salò (“che va ogni giorno più diventando un'oasi tedesca in terra italiana!”) e virare invece verso Desenzano: 13 km di percorso, rispetto ai 16 della accidentata strada percorsa dai volontari, che tuttavia furono nuovamente pronti a respingere il partito avversario. La prova fu così ritenuta dagli osservatori perfettamente riuscita; la capacità di muoversi rapidamente e con efficacia d'impiego di un corpo volontario risultò verificata. L'esercitazione permise inoltre di stringere “un nuovo vincolo fra

ciclisti ed esercito” com’era negli auspici di Abba, e si era infine dimostrato che la pratica del ciclismo turistico “non è un pedalare per pedalare, non è l’arte per l’arte, ma va sempre più estrinsecando il programma del Touring: *vi et mente*: conoscere la patria... e difenderla”⁴⁸.

Il giorno dopo da Brescia partì la marcia nazionale ciclistica dell’Audax diretta a Parigi, documentata in un diario conservato nelle carte di un volontario bresciano, Giuseppe Veronesi, oggi presso l’archivio della Fondazione Micheletti. In sei grandi fogli di carta pergamena è delineato il percorso attraverso puntuali tabelle (con orari, altimetria, kilometraggio) e la descrizione sommaria delle strade, del paesaggio e delle località attraversate. Risulta che da martedì 12 luglio i 42 *audaces* (in maggioranza bresciani, ma anche emiliani, napoletani, livornesi, romani, savonesi, fiorentini e due residenti in Ticino, tutti con il cappello “alla boera” che sarà poi quello della prima divisa dei Volontari ciclisti) percorsero ogni giorno dai 150 ai 200 km in 12-18 ore, arrivando a Parigi la domenica 17. Ad Avallon il gruppo bresciano era stato raggiunto da una cinquantina di ciclisti provenienti da Torino, e più significativamente a Sens da 150 membri dell’Audax francese, fondato proprio in quell’occasione e facendo preciso riferimento al modello italiano. Da quel momento la manifestazione aveva assunto il nome di “Marcia ufficiale Franco-Italiana” fino alle porte della capitale, dove gli *audaces* erano sfilati attraverso l’*Avenue d’Italie* accolti – stando al racconto dei giornali – da migliaia di parigini e dai dirigenti di tutte le società sportive. Nel banchetto conclusivo Mercanti esaltò i buoni rapporti di amicizia fra le due nazioni, con toni in evidente e stridente contrasto rispetto allo spirito antiaustriaco che aveva animato l’esercitazione sul Garda⁴⁹. Nonostante l’ormai più che ventennale alleanza triplicista, l’Impero asburgico restava il nemico tradizionale per questi *sportsmen* nutriti dagli ideali del Risorgimento, mentre la Francia era la “sorella latina” accorsa ad aiutare l’unificazione. Nelle manifestazioni del convegno di Brescia si prefiguravano così gli orientamenti che l’opinione pubblica del paese avrebbe espresso 11 anni dopo.

Qualche settimana dopo, ad agosto, fu organizzata sempre a Brescia, nell’ambito della Settimana automobilistica bresciana, anche una prova di “automobilizzazione”, con il “valoroso concorso” di Touring e Ministero della guerra. Coinvolse 28 proprietari di vetture e ottenne magnifici risultati, nonostante l’esiguità del numero dei partecipanti⁵⁰. L’anno successivo, a febbraio, l’Automobile club milanese coordinò invece una prova d’impiego bellico invernale con 20 vetture, che partite da Milano su vari itinerari fecero quasi tutte ritorno in città entro l’indomani, dimostrando “l’efficacia dell’automobile come mezzo di trazione e di rapido dislocamento” anche nelle condizioni climatiche più avverse. Il risultato avrebbe dovuto convincere il governo – era l’auspicio espresso da “La Stampa Sportiva” – “ad uscire dal campo degli studi per entrare in quello della pratica” in tema di impiego dei veicoli nell’esercito⁵¹. La preoccupazione era che non accadesse – come aveva scritto la “Rivista militare” già nel 1900 – “che altre nazioni a noi nemiche abbiano a precederci su questa via, come già ci precedettero su altre più importanti, ed a farci pagare il fio della inerzia e della indecisione”⁵². Gli stessi timori aveva espresso il mensile del Touring, dato il ritardo con cui l’esercito (“questo campo così chiuso a molte cose nuove”) dimostrava di comprendere l’utilità dello “sport dell’avvenire”, cioè dell’automobilismo, non fosse che per ridurre la lunghezza delle colonne dei carriaggi⁵³. Introducendo massicciamente la motorizzazione nell’armata – era la riflessione di Augusto Guido Bianchi – si sarebbe invece indotto lo sviluppo industriale, ridotto il costo delle vetture, implementata l’evoluzione delle costruzioni stradali, e così, “preparando la guerra”, si sarebbe giovato “alla pace feconda di civiltà e di progresso”, inaugurando col nuovo secolo “l’epoca anippica”⁵⁴. Il culto della macchina e del motore, che tanto avrebbe di lì a poco esaltato i futuristi, trovava quindi degli appassionati sostenitori nei più moderati praticanti del turismo in bicicletta, anche proprio in vista delle ricadute positive sull’efficienza militare del paese⁵⁵.

I risultati positivi di tutte queste esperienze furono lo stimolo essenziale per passare all'organizzazione effettiva di un reparto di volontari. Il primo tentativo venne compiuto dal professore Ernesto Brombin, ufficiale di complemento di Padova, che pubblicò il 22 luglio del 1904 sul "Veneto" un invito ai ciclisti della provincia a partecipare alla nascita di un gruppo che, "senza spesa alcuna, in ore libere, tendesse a militarizzarsi sia pel tiro a segno, sia con marcie, manovre, ricognizioni di terreno e con tutti quegli esercizi che rendono il soldato pronto, esperto, invincibile". Gli iscritti furono subito numerosi; le autorità diedero il loro appoggio; il Municipio concesse la palestra comunale come sede; il Tiro a segno mise a disposizione i fucili per imparare a sparare. S'impostarono quattro compagnie, al comando di ufficiali di complemento che avessero terminato il servizio di prima nomina, e una sezione di sanità; furono aggregate alcune motociclette da impiegare per i "servizi celerissimi" e si pensò di dotare ogni reparto di un'automobile per il rifornimento di viveri e munizioni⁵⁶. Nelle settimane seguenti il maestro di scherma Magnani a Bergamo, poi il console del Touring di La Spezia, Corio, il console Mercanti di Brescia e quello di Genova De Barbieri dettero vita ad altri quattro gruppi. Si trattava per il momento – puntualizzava la "Rivista mensile" – di sodalizi "dovuti ad iniziativa individuale e completamente autonomi", ma tutti avevano il favorevole consenso del Tci⁵⁷, che nel successivo congresso nazionale (celebrato anch'esso a Brescia e presieduto dall'onorevole Bonardi in assenza di Johnson e Bertarelli, che già non si erano visti al convegno dell'Audax di qualche mese prima) approvò con "vivissimi generali applausi" la proposta del colonnello Chiarla di sostenere ufficialmente tali iniziative "coll'alto scopo di far servire il turismo alla difesa della patria"⁵⁸. La dirigenza del Touring riprese dunque in esame l'ipotesi di promuovere la nascita di un corpo di volontari ciclisti, tenuta in una condizione di "aspettativa che era fiducia" fin dal 1897, giungendo il 27 novembre 1904 alla fondazione del Comitato nazionale dei Volontari ciclisti automobilisti di Milano nella sede, sotto l'egida e con l'appoggio diretto del sodalizio turistico, di cui non si configurava però come diretta emanazione⁵⁹. Lo scrupolo era di non circoscrivere tale iniziativa eminentemente nazionale entro un'unica associazione, per estenderla "a tutti coloro che abbiano il culto della patria e posseggano o sieno atti ad acquisire le qualità, diremo tecniche, allo scopo". Nel Comitato furono perciò riuniti un'autorevole rappresentanza parlamentare (gli onorevoli Albasini, Bonardi, Brunialti, Lucchini, Massimini, Mira e i senatori Taverna e Vigoni), i delegati dei battaglioni già costituiti, quelli dell'Unione automobilistica italiana e di tutti gli Automobili club d'Italia, i rappresentanti del Cai, del Tiro a segno di Milano, dell'Audax di Torino, nonché personalità come Giuseppe Cesare Abba per portarvi "l'aura degli antichi volontari"⁶⁰. L'esplicito riferimento allo spirito dei padri del Risorgimento fu infatti un connotato delle origini dei reparti Vca, che avevano preso vita "nella terra che generò i valorosi garibaldini"⁶¹, ai cui reduci nel 1910 i Volontari ciclisti fecero da scorta nell'escursione commemorativa dell'impresa dei Mille organizzata dal Touring⁶².

La presidenza del Comitato dei Vca fu assunta dal bresciano Carlo Bonardi; vicepresidenti furono il colonnello Chiarla e Alberto Riva⁶³. Con la stessa modalità, vale a dire col contributo decisivo delle associazioni ciclistico-sportive, si costituirono quasi immediatamente i gruppi di Ancona, Bologna, Brescia, Como, Ferrara, Torino, Udine e Verona⁶⁴. Nel febbraio del 1905 furono fissati gli incontri con l'altro Comitato, che si era frattanto costituito a Roma attorno all'Audax, allo scopo di dar vita – non senza difficoltà e resistenze – a un unico organismo nazionale. Si giunse a stilare lo statuto di un corpo unitario (definitivamente approvato il 28 giugno del 1905), organizzato nei due sottocomitati di Roma e Milano e in quello automobilistico con sede a Torino. Il Comitato nazionale sarebbe stato composto da 15 delegati del Touring e da 15 dell'Audax; il presidente sarebbe stato nominato dal ministro della Guerra (il primo fu

il senatore generale Felice Sismondo, già comandante dei carabinieri) e avrebbe avuto la collaborazione di 4 vicepresidenti nelle persone dei direttori generali del Touring e dell'Audax, del presidente dell'Acì e del rappresentante del Tiro a segno nazionale⁶⁵. Requisiti per essere ammessi nel corpo sarebbero stati la resistenza e l'agilità ciclistica, l'abilità di tiro, la competenza nella lettura delle carte topografiche e la conoscenza della rete viaria locale. Il corpo si proponeva di agire come “vera e propria scuola preparatoria” per i reparti ciclistici dell'esercito, come strumento per mantenerne l'addestramento dopo il congedo, inoltre come ambito formativo alle virtù militari per coloro che, esentati dal servizio di leva, erano moralmente determinati e fisicamente adeguati a sostenere un eventuale impegno bellico della patria⁶⁶. Dati gli scopi, il Comitato nazionale dei Vca chiedeva dunque al governo di “confortare l'istituzione” con una legge che, oltre a riconoscerne la funzione morale e militare, concorresse a dotarla dei mezzi finanziari necessari “alla sua più larga diffusione e applicazione”⁶⁷.

La rivendicazione di un tale riconoscimento riposava sulla consapevolezza del ruolo pedagogico, in senso fisico e morale e in chiave patriottica, che la nuova organizzazione avrebbe svolto ereditando l'impegno dei sodalizi che le avevano dato i natali. L'Audax – scriveva infatti la rivista dei volontari di Milano – era stato “consocio della necessità di esortare con l'esempio tutte le federazioni sportive a considerarsi come importanti scuole di preparazione alla vita militare”⁶⁸; il Touring aveva sempre affermato che le manifestazioni sportive erano “feste della Patria”, attraverso cui “il culto della forza educata ai cimenti ginnici” doveva essere restaurato “nel massimo onore” come era stato ad Atene e Sparta⁶⁹. E l'appello non rimaneva confinato nel vagheggiamento nostalgico del passato, ma subito si volgeva al presente individuando per l'“imponente fascio” delle forze ciclistiche e automobilistiche una fine “modernamente civile”: rendere “cittadini e popolo forti e coscienti individualmente e collettivamente” così da meritare all'Italia rispetto e considerazione presso le altre nazioni⁷⁰. Dati simili presupposti, non sorprende che l'aspetto morale nella formazione dei Volontari sia sempre stato fondamentale, anche se declinato sotto le “forme dilettrici” delle attività sportive (“il popolo è pur sempre un gran ragazzo!”), convergenti però a forgiare l'“uomo forte e virtuoso [...] a somiglianza dei romani”⁷¹. Il mito del passato glorioso di Roma era infatti la radice inevitabile a cui si risaliva per motivare gli sforzi per quel rinnovamento della “razza” di cui le società sportive erano da sempre promotrici, se non in chiave propriamente biologica certamente eugenetica, esaltando il facile nesso fra capacità “imperiali” ed efficienza fisica di cittadini. Nel 1913 il periodico del sottocomitato milanese dei Vca si spingeva però anche oltre, auspicando un intervento più ampio dello Stato nella formazione fisica e spirituale dei bambini e persino nel controllo riproduttivo della popolazione:

Si è detto che l'uomo si forma sulle ginocchia materne, e ora si potrebbe aggiungere che la società lo completa [...] Ed ecco fin da questo momento affacciarsi al nostro pensiero l'imprescindibile dovere della società di sorvegliare questo piccolo essere inconsapevole, che si può chiamare il cuore della nazione futura [...] È dunque ad ottenere quest'uomo sano di mente e di corpo che devono tendere i nostri continui sforzi, curandone l'educazione fisica e morale fin dalla nascita. Negare il diritto di fecondazione ai deficienti e ai malati e porre le basi della famiglia su solidi principi morali, sono a parer nostro i fattori principali da studiare [...] Ad ogni modo [...] la società dovrebbe incuinarsi presto tra la famiglia e il fanciullo da allevare, perché esso sia salvato a tempo se malato di spirito e di corpo, o sviluppato maggiormente se sano dell'uno e dell'altro. Attendere sei anni è già tardi [...], è necessaria l'opera vigile, possente della nazione⁷².

Per questo – proseguiva l'articolista – nella scuola si dovevano introdurre massicciamente gli esercizi fisici, per “avvincere i ragazzi per mezzo della ginnastica (alternata da giuochi)

applicata razionalmente per ore ed ore in modo da affaticare il corpo e non la mente", e così procurare la salute complessiva del fisico e la docilità dello spirito al sacrificio. I mezzi suggeriti erano le lunghe passeggiate, le salite in montagna, il gioco del cerchio, della palla e del salto, il maneggio del fucile: "Sì, anche il fucile" doveva stare fra "i mezzi innocenti [sic] per strappare la nostra intisichita gioventù da una letteratura oscena, dagli oscuri e scandalosi cinematografati, da un turpe teatro, dalle osterie avvelenatrici"⁷³. L'intensa attività addestrativa dei Vca costituiva, da questo punto di vista, un efficace e severo apprendistato civile, attraverso cui, oltre a selezionare i nuovi elementi e radiare gli "inetti", gli iscritti venivano preservati dalle "pratiche vanitose oggi comunissime nello sport"⁷⁴. Ciò non faceva passare in subordine il fatto che la guerra moderna esigesse anche una cospicua preparazione "scientifica" e una notevole dotazione tecnologica, certo superiori a quelle che i generosi patrioti risorgimentali avevano dovuto mettere in campo. Il periodico del Touring richiamava ai lettori la nobiltà del valore dimostrato dai padri della nazione, che avevano rinverdito "quella che fra noi è santa tradizione dell'offrirsi volontariamente per gli alti ideali della patria"⁷⁵, ma non si illudeva che bastassero il cuore e la dedizione per reggere vittoriosamente lo scontro in un conflitto contemporaneo. Accanto alle frequenti esercitazioni, spesso concomitanti con le manovre dell'esercito, per i Vca le istruzioni tecniche e l'aggiornamento attraverso le pubblicazioni costituirono dunque un aspetto cruciale dell'attività addestrativa, volto a incrementare, con le capacità fisiche, le competenze teorico-pratiche⁷⁶.

La consacrazione pubblica dei Volontari ciclisti automobilisti avvenne a Milano nel 1905, inserendo fra le manifestazioni per il decennale del Touring la sfilate dei reparti, le loro gare di tiro, la consegna ai gruppi dei vessilli ricamati dalle dame milanesi⁷⁷. Con questo evento si chiuse anche la prima fase della vita del Corpo, segnata indubbiamente dallo spontaneismo e dunque da una certa improvvisazione. Subito dopo si determinarono momenti di incertezza, dovuti a ragioni che allo stato attuale delle ricerche non è stato possibile chiarire del tutto, ma a cui la rivista del Tci fece esplicito e ripetuto riferimento per puntualizzare che non era stata colpa dell'associazione turistica "se non si ebbero sino ad ora i frutti che si sarebbero sperati"⁷⁸. Certo doveva influire sulle difficoltà l'atteggiamento di chi si era iscritto fra i volontari solamente "per servirsi dell'aureola di autorità derivante da questo nome", giovandosene poi in manifestazioni "d'indole puramente sportiva" e allo scopo di "contendere con maggior successo ad altre squadre"⁷⁹. Si cercò quindi di rimediare selezionando con maggiore rigore gli iscritti; ciò nonostante, ancora nel 1907 si lamentava la scarsità di vigore dei comitati, fra i quali appena Milano, Torino, Como e Cremona avevano saputo creare reparti completi e regolari⁸⁰. Un salto di qualità poteva prodursi solo con l'ufficializzazione istituzionale, che fu di nuovo sollecitata fino a ottenere il varo della legge 49 del 16 febbraio 1908, mentre la 142 del 19 marzo successivo approvò lo statuto. Il Corpo era dunque riconosciuto essere costituito "allo scopo di concorrere alla difesa della Patria, preparando forze ciclistiche ed automobilistiche mediante un'organizzazione avente carattere civile", sottoposta però alla vigilanza del Ministero della guerra⁸¹. I volontari raddoppiarono e mutarono la divisa con un modello più sobrio rispetto a quella "alla boera"⁸², segno della rinuncia ad atteggiamenti troppo disinvolti e a certo spontaneismo alla lunga povero di spessore morale, che il sottocomitato di Milano pensò di scoraggiare all'origine riconoscendo solo i gruppi locali costituiti dalle quattro istituzioni promotrici: Touring, Aci, Tiro a segno e Audax⁸³.

Gli effetti della riorganizzazione furono sensibili. Nel 1911 gli iscritti al sottocomitato di Milano ammontavano ormai a 2.998; quelli del sottocomitato romano a 2.031⁸⁴. Pressoché tutti i comandanti di battaglione, compagnia e plotone erano ufficiali di complemento. Nell'insieme, secondo l'onorevole Innocenzo Cappa, il Corpo era composto da "cittadini di

ogni classe, e però prevalentemente proletari”⁸⁵: un giudizio forse troppo ideologicamente sbilanciato, ma effettivamente il reparto meglio organizzato, il Battaglione lombardo, risultava

un vulcanico assieme di artisti, di letterati, di impiegati, di artigiani. Di persone di ogni età (vi erano gli imberbi del '97 – anno dichiarato agli effetti dell'ammissione al Corpo e quindi di assai dubbia verità – e vi era persino un rappresentante, abbastanza ben conservato, del '77 – anno anche esso dichiarato per ragioni opposte pur esso assai dubbio!) e di ogni ceto (pare però che mancassero i miliardari...); vi erano Calabresi, Emiliani, Piemontesi, Veneti, Bergamaschi, Romani, Toscani, Liguri, Marchigiani, Sardi, Umbri, anche un Egiziano (Italiano vero, però, non Italiano... d'Egitto) e persino... dei Milanesi! Vi erano i Futuristi, vivaio di esuberante allegria: i letterati ed i pensatori scintillanti di intelligenza, i pittori spensierati ed arguti, mentre non mancavano i giovinetti del ceto borghese pieni di romanticismo e di idealità ed i taciturni chiusi nella loro fede; vi era il focoso reduce delle Argonne e l'acceso interventista vibrante ancora delle agitazioni di piazza; vi erano uomini provenienti dalle fedi più opposte e riunite in un'unica ardente fiamma di amor patrio⁸⁶.

Questo gruppo socialmente così eterogeneo arrivò al battesimo del fuoco in maniera non del tutto corrispondente alle proprie attese, per quanto finalmente soddisfacendo il desiderio, più volte manifestato, di combattere⁸⁷. Per l'impiego operativo erano stati formati reparti organici a livello di compagnie e plotoni, e un solo battaglione, appunto il lombardo (comandato dal tenente Carlo Monticelli, già ufficiale dei bersaglieri nella prima compagnia ciclisti del capitano Camillo Natali), ben addestrato e disciplinato da meritare gli elogi degli alti comandi⁸⁸. Il Corpo venne allertato il 26 settembre 1914; l'11 febbraio del 1915 vennero emanate le *Istruzioni per la mobilitazione ed impiego di guerra delle milizie volontarie*; il 15 aprile – quando ormai l'Italia stava trattando l'ingresso in guerra con Francia e Inghilterra – i Volontari furono convocati per un periodo di addestramento di dieci giorni⁸⁹. Con l'avvio delle operazioni militari, però, i Vca si trovarono impiegati in montagna anziché in pianura, dove le biciclette avrebbero potuto costituire un vantaggio tattico. Del resto il fronte correva prevalentemente sui rilievi, e inoltre la tecnologizzazione spinta del conflitto, aumentando a dismisura la capacità distruttiva delle armi, stava rapidamente imponendo la guerra di trincea su quella di manovra⁹⁰. Così proprio coloro che pensavano di poter essere l'avanguardia meccanizzata del conflitto moderno dovettero rinunciare alle macchine con cui si erano offerti di combattere, per scontrarsi appiediti con gli austriaci sul monte Baldo. Qui il Battaglione lombardo (unico reparto a essere impiegato in combattimento) fornì ottima prova del proprio valore nella battaglia di Dosso Casina: ebbe due morti e una ventina di feriti, ricevette encomi e chiese come onorificenza di essere al più presto reimpiegato in linea⁹¹. Ottenne invece soltanto di essere sciolto due mesi dopo gli altri reparti di Volontari, che subirono nel dicembre del 1915 la disposizione con cui gli uomini abili erano integrati nelle truppe regolari⁹². Sulla decisione dovettero pesare realistiche valutazioni sul carattere nuovo del conflitto, che imponeva sforzi di organizzazione giganteschi entro i quali piccoli e disomogenei gruppi faticavano a trovare spazi e significativa efficacia d'impiego. Tuttavia i Vca attribuirono il provvedimento alla “persistente ostilità” di alcuni circoli militari, le cui “prevenzioni” avevano impedito al Corpo di dimostrare appieno la propria utilità⁹³. Anche Gaetano Bonetta ha colto l'atteggiamento sfavorevole delle gerarchie militari nei confronti dei reparti Volontari, tale da vanificare la “richiesta di militarizzazione educativa” che proveniva da ampi settori della società italiana nei primi anni del Novecento⁹⁴. Il “Corriere della Sera” aveva in fondo colto la ragione di questo orientamento già nel 1899, quando aveva dovuto ammettere che in Italia s'aveva “piuttosto un esercito atto a diffondere l'idea e la dignità nazionale della nazione, che non una nazione capace di stringere a compagine col vincolo dei propri sentimenti un esercito”⁹⁵.

Era un convincimento che certo perdurava negli ambienti istituzionali (timorosi forse anche del richiamo inevitabile agli ideali democratico-mazziniani che una milizia popolare sollecitava), tanto da non permettere di considerare con fiducia lo sforzo di autonoma organizzazione dei Volontari e mantenerne l'indipendenza dal più sicuro ambito militare. Qualche perplessità in tal senso la dovettero nutrire anche gli uomini della dirigenza del Touring che – come s'è detto – pur avendo tenuto a battesimo i Vca, ebbero una posizione defilata in tutta la vicenda e non elevarono proteste significative per lo scioglimento del Corpo⁹⁶.

NOTE

1. Sull'Audax si veda *Audax*, in "Rivista Tci", ottobre 1900. Nel 1904 il sodalizio contava oltre 100 sezioni, che nel 1908 erano salite a 187 con 5.590 iscritti, crescendo ancora fino alla guerra. Per l'ammissione bisognava dimostrare di essere "forti pedalatori" con una prova di marcia di 200 km, da compiersi in 18 ore, poi ridotte a 16 e quindi a 12 col progressivo miglioramento delle condizioni delle strade (G. Bossi, *Chi li ricorda?*, in "Associazione Nazionale ex V.C.A.", gennaio-dicembre 1969, pp. 9-10). Nonostante le attività differenti, essendo gli *audaces* immancabilmente soci del Tci i rispettivi convegni erano spesso fatti coincidere, fino a che – ufficialmente per evitare spese che riguardavano solo una parte dei soci – il Touring non decise di tenerli separati (*Convegni del Touring e Convegni dell'Audax*, in "Rivista Tci", marzo 1904). Sciolte le sezioni con la prima guerra mondiale, l'Audax si ricostituì con fatica negli anni successivi e cessò l'attività nei primi anni Cinquanta.

2. Mercanti fu anche direttore dell'Automobile club d'Italia e attivo promotore di varie manifestazioni motoristiche bresciane. Sulla sua figura si veda A. CURAMI, *Arturo Mercanti*, in <<http://www.trecani.it/enciclopedia/arturo-mercanti>> (Dizionario-Biografico)

3. La rivista del Touring scriveva che l'Audax escludeva l'idea di corsa e tendeva piuttosto "al trionfo del collettivismo ciclistico" (*Brescia*, in "Rivista Tci", agosto 1904).

4. La prospettiva del gruppo dirigente del Touring, esemplarmente rappresentato dalle figure del presidente Federico Johnson e soprattutto di Luigi Vittorio Bertarelli, fu di contribuire a "fare gli italiani" fornendo loro un'immagine della nazione scientificamente accreditata (dunque oggettiva), ma anche facilmente divulgabile. Attraverso strumenti come la rivista dell'associazione, le mappe e le guide, i soci avrebbero potuto conoscere la patria anche solo leggendo le pubblicazioni, ma ancor meglio percorrendo gli itinerari suggeriti dal Touring. Ciò era sempre più largamente consentito dalla diffusione della bicicletta, il mezzo di trasporto che incarnava l'ideale di progresso dei borghesi fondatori e animatori del Tci, in quanto moltiplicatore dell'energia individuale ed emblema di evoluzione tecnologica, dinamismo, conoscenza attraverso l'esperienza, nonché premessa di sviluppo sociale in senso democratico. Nella coincidenza dei valori di nazione e progresso, l'opera del Touring per far viaggiare gli italiani era "eminentemente patriottica", anche perché illustrando la patria ne evidenziava virtù ed esigenze, fra le quali prioritaria era la difesa di confini complessi e non sempre coincidenti con quelli "naturali", come la rivista mensile si adoperava a dimostrare legittimando, attraverso la storia, l'arte, ma anche la geografia e la geologia, l'italianità delle terre irredente (ma anche implicitamente del Cantone Ticino e della Corsica, come pure la romanità – fonte ineludibile dell'idea nazionale italiana – della fascia costiera nordafricana). Su tali questioni mi permetto di rinviare a D. BARDELLI, *L'Italia viaggia. Il Touring Club, la nazione e la modernità (1894-1927)*, Roma, Bulzoni, 2004, in particolare al capitolo IIIc.

5. L'importanza cruciale dell'esercito nella formazione nazionale degli italiani era colta – per fare un esempio – dalla "Dante Alighieri", che lo definiva un elemento unificante sovrapolitico ed educativo, vera "scuola di virtù per l'intera nazione" (B. PISA, *Nazione e politica nella Società "Dante Alighieri"*, Roma, Bonacci, 1995, pp. 66-67).

6. B. LECOQ, *La piccola borghesia parigina e le associazioni del tempo libero (1870-1914): alla ricerca di una identità*, in "Cheiron", 9-10, 1988, *Sociabilità nobiliare e sociabilità borghese*, a cura di M. Malatesta, pp. 201 e 204.

7. Cfr. G. CONTI, *Il mito della "nazione armata"*, in "Storia contemporanea", 6, 1990, p. 1159. Significativo esempio di questi intenti, la fondazione nel 1893 a Palermo dell'Associazione nazionale per l'educazione fisica e militare del popolo, con il sostegno di Crispi (cfr. D. ADORNI, *Il sogno del prestigio interna-*

zionale, in “Rassegna siciliana di storia e cultura”, 2002, 15; e U. LEVRA, *Fare gli italiani. Memoria e celebrazione del Risorgimento*, Torino, Istituto per la storia del Risorgimento italiano, 1992, pp. 361-362).

8. B. PISA, *Crescere per la patria. I Giovani Esploratori e le Giovani esploratrici di Carlo Colombo (1912/1915-1927)*, Milano, Unicopli, 2000, p. 56.

9. Cfr. G. CONTI, *Il mito della “nazione armata”* cit., p. 1149.

10. G. BONETTA, *Corpo e nazione. L’educazione ginnastica, igienica e sessuale nell’Italia liberale*, Milano, Angeli, 1990, pp. 159-160.

11. Ivi, p. 178.

12. S. GIUNTINI, *Sport, scuola e caserma dal Risorgimento al primo conflitto mondiale*, Padova, C.G.E., 1988, pp. 19 e 36-38.

13. A. MOSSO, *La difesa della patria e il tiro a segno*, Milano, Treves, 1905, pp. 22, 24 e 26.

14. F. RANZI, *Nazione armata*, in “Corriere della Sera”, 31 luglio-1° agosto 1899.

15. Si veda *La Bicicletta da guerra*, in “Rivista mensile del Touring Club Ciclistico Italiano” (poi “Rivista Tci”), marzo 1911.

16. *I sessant’anni del Touring Club Italiano (1894-1954)*, a cura di G. Vota, Milano, Touring Club Italiano, 1954, p. 93.

17. *Velocipedismo militare*, in “La Bicicletta”, 24 marzo 1896.

18. E.T. MAGNASCO, *La guerra futura*, in “La Bicicletta”, 3 novembre 1895. Il periodico insisterà nell’espone i vantaggi della bicicletta, dimostrati nelle manovre del 1895 e del 1897, e a chi giudicava poco bello e dignitoso che degli ufficiali adoperassero il mezzo rispondeva che “lo spirito pratico e calcolatore della società moderna ci dice che, in tutte le cose, bisogna prima cercare l’utilità, poi la bellezza estetica”, per concludere mettendo in dubbio che “l’estetica militare” potesse comunque subire offesa dall’uso del velocipede (*La bicicletta ai Capitani*, in “La Bicicletta”, marzo 1900).

19. *Ciclismo militare*, in “Rivista Tci”, agosto 1899. Il Touring godeva comunque dell’apprezzamento di molti alti ufficiali come “importante associazione nazionale” (*Il Touring e l’Esercito*, in “Rivista Tci”, dicembre 1900).

20. *I granatieri-ciclisti a Custoza*, in “Rivista Tci”, maggio 1900. Nell’articolo era comunque riaffermata la simpatia per l’esercito da parte del Tci, anch’esso “milizia bene organizzata ed in guerra contro i pregiudizi, gli impacci, le restrizioni dell’itala terra”.

21. M. SERAO, *Saper vivere. Norme di buona creanza* citato in S. PIVATO, *Lo sport fra ideologia e loisir*, in *Vita civile degli italiani. Società economia, cultura materiale. Città, fabbriche e nuove culture alle soglie della società di massa. 1850-1920*, Milano, Electa, 1990, p. 103.

22. *La Bicicletta da guerra* cit.

23. *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti*, Milano, Associazione nazionale ex VCA, 1955, p. 7.

24. *Audax* cit.

25. *Convegno turistico di Firenze*, in “Rivista Tci”, marzo-aprile 1898. Fin dalla fondazione le marce dell’Audax si svolgevano “quasi alla militare”, con squadre ognuna guidata da un comandante che era “responsabile moralmente dei suoi aspiranti” (G. BOSI, *Chi li ricorda?*, in “Associazione Nazionale ex V.C.A.”, gennaio-dicembre 1969, pp. 9-10). Per la rivista del Touring l’Audax incitava “deboli e dubbiosi a tentare una prova marziale” ed era “affermazione dei forti” (*Brescia* cit.).

26. Si veda A.E. ANGERA, *Il ciclismo nella difesa nazionale*, in “Rivista militare italiana”, gennaio 1904.

27. C. ROSSI, *Ciclisti, automobilisti e bersaglieri*, in “Rivista militare italiana”, aprile 1905. La “Rivista militare” riferiva frequentemente, fra 1900 e 1910, dei progressi dei mezzi, delle tattiche d’impiego e degli sviluppi dei reparti ciclisti in Italia e negli eserciti dei vari paesi (il primo ad adottarli fu l’Inghilterra nel 1885), preoccupata che il paese potesse un giorno trovarsi “di fronte ad un impiego nuovo e audace, da parte del nemico, di queste energie sportive” (*Ibidem*). Pur non riconoscendo alla bicicletta la capacità di sostituire in tutto la cavalleria (l’unità ciclista non doveva considerarsi “ente tattico indipendente” ma “emanazione” di un reparto di fanteria), la si apprezzava come mezzo di trasporto per i fanti, soprattutto in azioni di avanscoperta ricognizione e trasmissione di ordini, ma anche di disturbo e spionaggio (Q., *Biciclette ed automobili per gli usi di guerra*, in “Rivista militare italiana”, agosto 1900; cfr. anche G. REGAZZI,

Compagnie ciclisti, in "Rivista militare italiana", 16 aprile 1902). Per i nuovi reparti ciclistici la rivista riteneva necessario reclutare coloro che avevano già acquisito "con l'esercizio continuato, maggior fiducia nelle proprie forze" e l'attitudine "a pensare ed a decidere prontamente" (C. ROSSI, *Ciclisti, automobilisti e bersaglieri* cit.). Si considerava inoltre come, essendo "il moto l'anima della guerra, la quale non è che movimento di pensieri, di uomini, di cavalli, di armi, di proiettili", al ciclismo militare si sarebbero aperte immense possibilità, tanto da vaticinare che nella prossima guerra "i primi proiettili che colpiranno bersagli umani saranno lanciati da armi di ciclisti" (A. BLOISE, *L'avanscoperta e il ciclismo militare*, in "Rivista militare italiana", giugno 1901). L'esempio di mobilitazione dei volontari ciclisti in Inghilterra aveva già dimostrato l'efficacia della loro azione di contrasto, al punto di far pensare nell'isola all'organizzazione di un corpo di 100.000 volontari (*Il ciclismo e la difesa nazionale*, in "Rivista militare italiana", maggio 1903). Dal 1904 gli articoli della "Rivista militare" sull'impiego militare della bicicletta si fecero più ampi e completi nell'analisi dei modelli più innovativi e utili (come il "letticciclo", i modelli pieghevoli, i tandem) e del loro impiego negli altri eserciti. Pensando "al largo uso che tutte le classi sociali nostre fanno del ciclismo di fronte alla poca pratica del cavallo, alla forte e patriottica organizzazione paesana, non sfruttata militarmente, del Touring Club", la rivista concludeva che puntare sulla bicicletta come specialità dell'esercito appariva del tutto conveniente (T. ROSI, *Il problema della cavalleria e del ciclismo in Italia*, in "Rivista militare italiana", ottobre 1908).

28. A.E. ANGHERA, *Il ciclismo nella difesa nazionale* cit. Testimonianze della presenza ad Adua di Angherà sono in E. XIMENES, *Sul campo di Adua: marzo-giugno 1896*, Milano, Treves, 1897. L'amministrazione militare concesse poi effettivamente ai Volontari sovvenzioni per l'acquisto di biciclette di tipo militare della fabbrica Bianchi (si veda Archivio della Fondazione Micheletti, fondo *Veronesi*, dichiarazione del comandante dei Vca di Brescia del 23 gennaio 1914 in cui si attesta l'acquisto del mezzo "dietro autorizzazione e sovvenzione di £ 100").

29. A.E. ANGHERA, *Il ciclismo e la difesa delle coste*, in "L'Italia militare e marina", giugno-settembre 1897.

30. *Assemblea Generale dei soci del T.C.I.*, in "Rivista Tci", aprile 1900.

31. *Ibidem*.

32. O. BRENTARI, *Il Convegno di Bologna*, in "Rivista Tci", maggio 1901.

33. *Il Convegno Ciclistico di Bologna e I Giardini Margherita*, in "Rivista Tci", luglio 1901.

34. A.E. ANGHERA, *I Ciclisti e la difesa delle coste*, in "Rivista Tci", dicembre 1901. L'articolo originale è in "La Patria", 20 novembre 1901.

35. A.E. ANGHERA, *Il ciclismo nella difesa nazionale* cit. I compiti che Angherà ipotizzava per i reparti di volontari erano quelli delle compagnie di bersaglieri ciclisti: servizi di staffetta, di pattuglia ed esplorazione, di appoggio alla cavalleria, di contrasto dinamico del nemico in caso di ritirata, di sabotaggio e approntamento di opere di segnalazione; infine il controllo delle coste e il primo rapido intervento di opposizione agli sbarchi del nemico. Soprattutto però – osservava poi Rossi – i volontari ciclisti avrebbero potuto fornire all'esercito la conoscenza dei luoghi e delle strade che solo gli abitanti o i frequentatori assidui di uno specifico territorio potevano avere (C. ROSSI, *Ciclisti, automobilisti e bersaglieri* cit.).

36. *Il Convegno Internazionale dell'Audax*, in "La Provincia di Brescia", 10 luglio 1904. L'Esposizione bresciana s'era aperta nell'area del castello il 29 maggio e si sarebbe chiusa il 29 settembre. Ebbe oltre 2.000 espositori divisi in cinque sezioni, fra cui quella di "Armi e Sport". Sull'argomento si può vedere S. ONGER, *Ridefinire l'immagine della città: l'esposizione di Brescia del 1904*, in "Storia in Lombardia", 3, 2011, pp. 80-95.

37. *Il Convegno Internazionale dell'Audax* cit.

38. *In attesa*, in "La Provincia di Brescia", 9 luglio 1904; e *Il Convegno Internazionale dell'Audax a Brescia. L'arrivo e il ricevimento delle squadre*, in "La Provincia di Brescia", 11 luglio 1904.

39. *L'inaugurazione del Congresso Nazionale*, in "La Provincia di Brescia", 11 luglio 1904.

40. M.P. NEGROTTI, *I volontari ciclisti nella difesa nazionale*, in "La Provincia di Brescia", 9 luglio 1904.

41. *Ibidem*; e *I volontari ciclisti-automobilisti*, in "Rivista Tci", dicembre 1904. Quando nacque il Corpo dei volontari ciclisti automobilisti, Arturo Mercanti fu tra i primissimi a esservi ammesso con la matricola n. 2 (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, fondo *Volontari*, c. 2, registro matricolare del Corpo dei Vca).

42. G.C. ABBA, *L'Audax a Brescia. Impressioni e ricordi*, in "La Provincia di Brescia", 11 luglio 1904.

43. Si veda *I volontari ciclisti-automobilisti* cit.

44. *La conferenza del colonnello Chiarla*, in “La Provincia di Brescia”, 11 luglio 1904.

45. *L'avventura pericolosa di un individuo designato come spia*, in “La Provincia di Brescia”, 13 luglio 1904. L'intelligence austriaca manteneva uno stretto controllo sulle attività delle organizzazioni sportive italiane. Nel 1917 il “Rapporto Neubauer” confermava al governo imperiale che le società ciclistiche nelle terre irredente “avevano non solo lo scopo di educare i loro soci militarmente, ma erano destinate, per lo meno in parte, a completare l'organizzazione complessiva dell'esercito e dovevano quindi collaborare nelle operazioni belliche” in un eventuale conflitto, denunciando la responsabilità delle “due principali Società sportive dell'Italia, vale a dire dall'Audax e dal Touring Club Italiano” nella loro promozione (si veda S. PIVATO, *Ginnastica e Risorgimento. Alle origini del rapporto sport/nazionalismo*, in “Ricerche storiche”, maggio-agosto 1989, p. 273). Del resto le attività e gli ambienti degli sport “di movimento” costituivano “una perfetta cornice” per l'attività di spionaggio, come documenta la testimonianza dell'agente segreto Eugenio De Rossi, appassionato ciclista che prima della guerra aveva percorso la Francia in bicicletta raccogliendo informazioni sui movimenti delle truppe (A. VENTO, *In silenzio gioite e soffrite. Storia dei servizi segreti italiani dal Risorgimento alla Guerra fredda*, Milano, Il Saggiatore, 2010, pp. 60-63).

46. O. BRENTARI, *I volontari ciclisti alla difesa del Garda*, in “La Provincia di Brescia”, 1 luglio 1904. Il testo è anche in Id., *Ciclismo e Patria*, in “Rivista Tci”, agosto 1904.

47. *Ibidem*.

48. *Ibidem*. Cfr. anche *L'esperimento dei volontari ciclisti sul Garda*, in “L'Illustrazione italiana”, 7 agosto 1904, che così ricostruiva le ultime fasi dell'esercitazione: “Il piroscalo, ad un chilometro dalla costa, rimpetto al poligono del tiro a segno, rallenta la corsa [...] Sulla sponda sono sparsi molti curiosi, ma nessuna traccia di volontari [...] quando là in alto sulla strada per Rivoltella giungono in volata alcuni ciclisti col fucile ad armacollo: sono i primi? Da bordo il capitano Guglielmetti ordina di tirare su loro. Gli risponde una scarica nutrita e forte. Dietro un terrapieno sono nascosti una trentina di volontari: erano giunti ed attendevano. Ormai lo sbarco è conteso, e da bordo, dai barconi, dalla riva si spara senza interruzione, mentre dalla strada arrivano continuamente altri volontari a rinforzo [...] scendono a precipizio alla riva, smontano dalle macchine, imbracciano il fucile, ed in piedi, in ginocchio, a terra sparano rapidi e concitati. Hanno vinto: lo sbarco è respinto”. Il generale Grandi giudicò infatti “che lo sbarco non avrebbe potuto aver luogo”, esprimendo compiacimento per la riuscita dell'esperimento con “parole lusinghiere di caldo patriottismo e di encomio ben meritato”. Numerosi ed entusiastici furono gli articoli della stampa nazionale: “La Tribuna”, ad esempio, elogiò la rapidità di mobilitazione dei ciclisti, giudicandola superiore a quella della cavalleria, auspicando che “siffatta condensazione nello sprigionamento della forza bellica” potesse trovare più ampio utilizzo, magari con l'appoggio (“nessuna esagerazione verniana!”) di piccoli cannoni trasportati sulle automobili, in una “fusione pienamente odierna delle tre armi insuperabili per consistenza e velocità! Sarebbe il connubio della forza col vento!” (si veda, anche per una più ampia rassegna degli interventi della stampa, *Note ed appunti*, in “Rivista Tci”, agosto 1904). Abba, memore delle discordie immediatamente sorte fra garibaldini e esercito regolare dopo Teano, aveva scritto che la manovra coordinata con i bersaglieri dimostrava ormai compiuta la “fusione degli animi” degli italiani, augurandosi che nessun “uomo di governo” la guastasse privando ancora una volta il paese “di forze più grandi di quanto l'angusta sua mente potesse immaginare” (G.C. ABBA, *L'Audax a Brescia* cit.). Il Ministero della guerra aveva collaborato all'esercitazione bresciana mettendo a disposizione personale, armi, munizioni e il poligono di tiro di Desenzano (si veda *Oggi*, in “La Provincia di Brescia”, 11 luglio 1904).

49. Il diario è conservato a Brescia presso la Fondazione Micheletti, nell'unica cartella del fondo Veronesi. Sull'evento si veda anche *La partenza degli audaces per Parigi*, in “La Provincia di Brescia”, 13 luglio 1904; e *Gli audax italiani a Parigi*, in “La Provincia di Brescia”, 19 luglio 1904. Henri Desgrange, direttore del quotidiano sportivo “L'Auto”, aveva effettivamente preso a modello l'Audax italiano per dare vita all'omologa organizzazione francese, fondando l'Audax club di Parigi il 30 novembre del 1904. La nascita fu resa pubblica sul “Journal officiel de la République française” il 28 dicembre 1904. La stampa riferiva che nel banchetto con gli *audaces* italiani Desgrange – erroneamente nominato “Lagrange” – aveva detto che “bisognava che venissero gli audax italiani per farci rinascere al ciclismo” (*Gli audax italiani a Parigi*, in “La Provincia di Brescia”, 20 luglio 1904).

50. *L'automobilizzazione*, in "Rivista Tci", ottobre 1904. Si veda anche S. ONGER, *Verso la modernità. I bresciani e le esposizioni industriali, 1800-1915*, Milano, Angeli, 2010, p. 225. Il governo e l'esercito ebbero così l'opportunità di verificare l'utilità dei veicoli per l'esplorazione rapida e l'efficienza del personale civile volontario, avendo a disposizione una serie di macchine del valore di oltre 600.000 lire, i cui proprietari pagarono di tasca propria carburanti e ricambi. Nel 1905 fu organizzata un'altra prova di mobilitazione in Campania, con automobili quasi tutte fornite dai soci dell'Acì di Milano.

51. R.G.S., *L'esperimento di mobilitazione invernale di Milano*, in "La Stampa sportiva", 5 marzo 1905. Cfr. anche N.C., *L'esperimento di automobilizzazione e il programma della riunione di marzo dell'A.C. di Milano*, in "La Stampa sportiva", 12 marzo 1905.

52. Q., *Biciclette ed automobili per gli usi di guerra* cit. Dopo i primi deludenti esperimenti con le attrici a vapore, lente e ingombranti, erano sempre più numerose le vetture che comparivano alle manovre degli eserciti europei. In Italia, dimostrata l'efficienza e l'affidabilità dei motori a benzina nel giro della penisola organizzato dal "Corriere della Sera" nel 1901 (con Johnson e Bertarelli fra i collaboratori), l'esercito acquistò la prima autovettura Fiat nel 1902 per le necessità dello Stato maggiore. L'anno successivo nacque il Nucleo sottoufficiali conduttori, trasformato nel 1906 in Sezione automobilistica; al 1904 risalgono gli studi per creare un corpo volontario automobilistico per sfruttare le specializzazioni tecniche civili nell'avvio della motorizzazione dell'esercito, per la quale mancavano i fondi (V. ILARI, *Storia del servizio militare in Italia*, vol. II, *La "Nazione Armata" [1871-1918]*, Roma, Centro militare di studi strategici, 1990, p. 194). Quantificato in 287 il numero delle vetture occorrenti alle esigenze di mobilitazione, ci si rese conto che solamente attingendo al parco privato (di circa 2.000 esemplari, dei quali però solo 700 adatti alle esigenze belliche) si sarebbe potuti avere i mezzi sufficienti (*Immagini ed evoluzione del corpo automobilistico* vol. I, 1898-1939, a cura di V. Capodarca, Roma, Comando trasporti e materiali dell'esercito, 1994, pp. 20-21 e 23). Solo nel 1913 le tabelle dei materiali da requisire in caso di guerra compresero le automobili, ma non quelle dei Vca perché essi si erano già obbligati a fornirle.

53. *Lo Sport dell'avvenire*, in "Rivista Tci", marzo 1900. Il console Touring Attilio Brunialti aveva quindi proposto alla Camera l'introduzione sperimentale "degli" automobili nell'armata (IL RACCOGLITORE, *Automobilismo*, in "Rivista Tci", dicembre 1900), anche per rimediare alla diminuzione del numero dei cavalli disponibili nel paese in caso di mobilitazione (*Biciclette, Cavalli, Automobili per gli usi di guerra*, in "Rivista Tci", luglio 1901). La rivista del Tci dava frequentemente conto dell'impiego dell'auto negli eserciti stranieri, assieme alle notizie sullo sviluppo dei corpi di volontari ciclisti e automobilisti come quelli inglese, prussiano e austriaco (si veda ad esempio *Il corpo dei volontari automobilisti tedeschi*, in "Rivista Tci", aprile 1905). L'efficienza di questi corpi continuava a essere seguita con attenzione anche dalla "Rivista militare" (si veda in particolare E. ALLINEY, *L'Automobile sotto il punto di vista militare*, in "Rivista militare italiana", agosto 1908, oltre ai fascicoli del dicembre 1902, luglio 1904, maggio 1905), la quale aveva suggerito che, come la Marina incentivava le compagnie di navigazione a costruire vapori che all'occorrenza potessero essere armati, si dovessero sostenere con dei premi i fabbricanti di modelli di autovetture adatti all'uso bellico in caso di requisizione (Q., *Biciclette ed automobili per gli usi di guerra* cit.).

54. A.G. BIANCHI, *Gli Automobili e l'esercito*, in "Rivista Tci", novembre 1900.

55. Nei progetti per il Corpo dei Vca era previsto in ogni compagnia un plotone motociclisti per i servizi veloci e una dotazione di automobili adeguata ad assolvere il compito del trasporto delle munizioni (eventualmente anche di pezzi d'artiglieria leggera), e non stupisce che nelle manovre dei Volontari ciclisti e automobilisti ci fosse talora il concorso degli aeroplani (cfr. *I volontari ciclisti-automobilisti* cit.; e G. BERRI, *Aviatori e volontari alle grandi manovre di cavalleria*, in "Rivista Tci", ottobre 1913).

56. *Il primo battaglione dei volontari ciclisti*, in "Rivista Tci", settembre 1904.

57. *Ibidem*; e *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 9.

58. *Il congresso del Touring a Brescia*, in "Rivista Tci", ottobre 1904.

59. Cfr. l'intervento di Bertarelli in *Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T.C.I.*, in "Rivista Tci", aprile 1909, nel quale precisava che il Touring "ha dato il nome, i mezzi e l'opera per il funzionamento del Sottocomitato Nazionale dei Volontari Ciclisti ed Automobilisti, per il sorgere e l'organizzazione dei reparti locali".

60. *I volontari ciclisti-automobilisti* cit.

61. V.E. PITTALUGA, *Volontari ciclisti in pace e in guerra*, in "Patria", giugno 1913. Questa rivista era

l'organo ufficiale del sottocomitato dei Volontari ciclisti milanesi. Cfr. anche *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 9, dove si afferma che i Vca “si sentivano i continuatori, in certo modo, dei Mille; nel clima nuovo dell'Italia del XX secolo rappresentavano col loro entusiasmo il garibaldinismo del secolo precedente”.

62. *La Carovana Nazionale Commemorativa della Spedizione dei Mille*, in “Rivista Tci”, maggio 1910. Sull'escursione commemorativa si veda D. BARDELLI, *L'Italia viaggia* cit., pp. 165-169. Il comando dei Vca dispose che i volontari partecipanti fossero “interamente spesati (uomo e macchina) per tutta la durata dell'adunata” (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, fondo *Volontari*, c. 2, circolare di Carlo Monticelli del 26 aprile 1910).

63. Carlo Bonardi, politicamente di area zanardelliana, fu poi tra i fondatori della sezione bresciana dell'Associazione combattenti e reduci. Nel 1919 fu eletto deputato e nel 1929 senatore, diventando sottosegretario al Ministero della guerra nel primo governo Mussolini. Alberto Riva fu un noto industriale milanese, attivo in molte istituzioni cittadine.

64. *Comitato nazionale “Volontari Ciclisti-Automobilisti” V.C.A.*, in “Rivista Tci”, febbraio 1905. Il mese dopo i gruppi dipendenti da Milano erano 24, essendosi aggiunti Bergamo, Casalbuttano, Cremona, Gallarate, Livorno, Lodi, Lonato, Novara, Padova, Palermo, Parma, Savona, Sondrio, Treviglio, Varese e Vicenza. Nel Sud Italia i comitati erano sorti più sporadicamente. Fra essi quello di Palermo, che nel gennaio del 1905 pubblicò statuto e regolamento in un volumetto intitolato *Costituzione* (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, fondo *Volontari*, c. 2).

65. *Comitato nazionale volontari ciclisti-automobilisti (V.C.A.)*, in “Rivista Tci”, marzo 1905. I contrasti erano ammessi dalla “Rivista militare italiana” proprio compiacendosi del loro superamento (si veda la nota nell'articolo di G. MENARINI, *Reparti volontari ciclisti*, in “Rivista Tci”, marzo 1905). In particolare l'ostilità era verso l'ipotesi di una direzione romana del Comitato nazionale, giudicata da Angherà non necessaria (e in contraddizione con la prevalenza relativa e assoluta del numero dei ciclisti del Nord) e tale da rendere più difficili le intese, facendo mancare, nella fase ancora preparatoria del corpo, la forza propulsiva che egli riconosceva in particolare al milanesissimo Touring club (*Volontari Ciclisti ed Automobilisti*, in “Rivista Tci”, luglio 1905). Il colonnello Chiarla sosteneva invece la necessità di superare la fase iniziale, in cui il corpo aveva dovuto appoggiarsi alle due “potenti associazioni” del Touring e dell'Audax, per evitare di “dare occasione allo svegliarsi nella gioventù italiana di dualismo regionale, rendendo così insana e malvagia l'opera nostra” (relazione a stampa del 6 giugno 1905, in Archivio centrale dello Stato, *Presidenza del Consiglio dei ministri*, 1905, b. 362, f. 3). Alla luce di queste tensioni si devono forse comprendere le ragioni della posizione defilata dei vertici del Touring in tutta la vicenda della nascita dei Vca.

66. *I volontari ciclisti-automobilisti* cit. La “Rivista militare” suggeriva per i Vca un ordinamento “alla boera” (e alla “boera” fu il cappello e l'uniforme del 1905), basata su nuclei territoriali molto indipendenti e strutturati in battaglioni solo a scopo organizzativo e non operativo, liberi di agire sul piano tattico per non penalizzarne l'elasticità d'impiego, loro caratteristica peculiare. I Volontari non avrebbero dovuto comunque essere impiegati in prima linea, ma in operazioni di sorveglianza, collegamento e semmai primissimo intervento in caso di attacco costiero (G. MENARINI, *Reparti volontari ciclisti* cit.).

67. Archivio centrale dello Stato, *Presidenza del Consiglio dei ministri*, 1905, b. 362, f. 3, lettera del comitato per l'organizzazione dei Vca al ministro della guerra del 3 luglio 1905. Nella sua relazione al presidente del Consiglio, il ministro scriveva che le prime domande per ottenere il riconoscimento di reparti di volontari ciclisti e automobilisti erano state presentate al suo ufficio fin dal 1897, ma che ogni decisione era stata subordinata alla nascita di organizzazione centralizzata e unitaria. “Avvenuta ora la non facile fusione delle due principali associazioni, l'Audax ed il Touring”, il ministro aveva sciolto le riserve ed era intervenuto nella composizione del Comitato nazionale, la cui proposta di statuto riteneva meritevole della “più grande considerazione, corrispondendo nelle sue linee fondamentali all'alto concetto di trarre un immediato vantaggio da tutte le forze sportive del regno pel caso di minaccia alla integrità della Patria”. Auspicava perciò che il governo concedesse “la sanzione della legge” (Archivio centrale dello Stato, *Presidenza del Consiglio dei ministri*, 1905, b. 362, f. 3, relazione del ministro della guerra del 3 agosto 1905).

68. *Audax e Tiro a segno*, in “Patria”, gennaio-febbraio-marzo 1913. L'importanza di questo ruolo era stata sottolineata anche da Innocenzo Cappa nel 1911 in una conferenza sulla *Formazione del carattere italiano*, rivolgendo “una convinta lode a quei pochi benemeriti i quali in Italia si occupavano davvero a preparare a lato delle istituzioni militari ufficiali, corpi di armati liberi” (*Adunata nazionale Volontari*

ciclisti automobilisti [V.C.A.] per il trentennio della fondazione del corpo, Milano, Associazione nazionale volontari della guerra 1915-1918, Sezione di Milano, 1935, p. 30).

69. *Brescia* cit. La rivista esaltava l'opera dei Vca proprio perché forniva un "sussidio" nell'opera di "morale insegnamento" dei sentimenti patriottici (C. ARMANI, *La manifestazione dei volontari ciclisti a Torino*, in "Rivista Tci", luglio 1911).

70. *I volontari ciclisti-automobilisti* cit.

71. G. MARTINI, "Parva favilla gran fiamma seconda", in "Patria", maggio 1913.

72. *Ibidem*.

73. *Ibidem*. Cfr. anche S. LANARO, *Nazione e lavoro: saggio sulla cultura borghese in Italia, 1870-1925*, Venezia, Marsilio, 1979, pp. 59-60.

74. *I volontari ciclisti-automobilisti* cit. Il nesso con il Risorgimento ritornava, accanto alla consapevolezza delle nuove esigenze tecnologiche, in un manifesto del Comitato provinciale dei Vca di Milano, dove si affermava: "La storia del nostro Risorgimento è tutta una gloriosa epopea dei corpi volontari [...] possenti cooperatori dell'esercito regolare. Ma dove un giorno bastava il saldo entusiasmo ed il valore individuale, oggi, per la mutata tecnica dei moderni combattimenti, è necessaria una solida ininterrotta preparazione" (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, fondo *Volontari*, c. 2, volantino dell'agosto 1914).

75. C. ARMANI, *La manifestazione dei volontari ciclisti a Torino* cit.

76. La fondamentale forma addestrativa dei Vca erano le "escursioni tattiche". Di esse erano stesi precisi itinerari con mappe e tabelle cronometriche e altimetriche. Si vedano ad esempio quelle delle escursioni del reparto di Milano al Passo del Penice del 20-23 maggio 1909, al lago Maggiore del 16-19 maggio 1912, e a Brescia del 21-24 maggio 1914 (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, fondo *Volontari*, c. 2, volantino dell'agosto 1914). L'addestramento teorico si avvaleva di volumi come le *Istruzione ed ammaestramento degli esploratori nei Battaglioni Volontari Ciclisti* del milanese capo plotone Paolo Racah. Fra i principali eventi addestrativi ci fu nel 1906 la "memorabile" manovra lungo il Ticino con i bersaglieri diretta dal colonnello Chiarla (per tutta l'esercitazione trasportato dal presidente del Touring Johnson con la propria automobile), alla presenza dei comandanti delle divisioni di Milano e Novara. Nel 1907 il reparto di Milano effettuò un'esercitazione tattica all'Aprica, spiata da agenti austriaci. Due anni dopo, alle manovre della cavalleria sulle colline del Garda, effettuate in risposta alle esercitazioni austriache in Trentino (cfr. *Immagini ed evoluzione del corpo automobilistico*, vol. I cit., p. 36) i Vca furono inquadrati con le truppe regolari e percepirono la relativa indennità, meritando l'elogio del re per la disciplina e l'attitudine militare e destando l'interesse degli alti comandi e degli addetti militari stranieri. Nel 1910, dopo la "marcia-manovra" in Sicilia e le manovre sull'Adda, che verificarono l'utilità dei Volontari nel primo contrasto del nemico, il generale Ragni dichiarò che il governo aveva compreso "quale vantaggio rappresentavano i Corpi Volontari per l'Esercito e per l'intera Nazione", confermando l'apprezzamento anche in una lettera a Monticelli del 19 luglio (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, fondo *Volontari*, c. 2). Nel 1911 il sottocomitato di Milano organizzò un primo esperimento di mobilitazione generale dei Volontari a cui parteciparono 1.200 uomini. Dopo le grandi manovre della cavalleria del 1913, il comandante del battaglione dei Vca, Rinaldo Cattaneo, stese per il sottocomitato milanese un'articolata relazione sull'impiego dei Volontari in cui si sottolineava l'adeguato allenamento e l'efficienza, segnatamente nella lettura delle carte e nelle operazioni notturne. Stigmatizzava però l'atteggiamento di alcuni ufficiali dell'esercito, che "ostenta[va]no di non riconoscer[e] i volontari e il grado dei loro ufficiali", come pure il comportamento delle truppe di cavalleria che non avevano fermato le cariche ai 50 m prescritti dall'addestramento, calpestando le biciclette, colpendo i volontari con il piatto delle sciabole, requisendo i moschetti e talora i distintivi ai prigionieri. Circa il comportamento dei Vca si lamentava invece una certa "foga" nell'uso delle armi e la disomogeneità di addestramento, abbigliamento ed equipaggiamento (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, fondo *Volontari*, c. 2, relazione del 30 settembre 1913).

77. *La festa turistica della Nazione*, in "Rivista Tci", aprile 1905.

78. V.C.A., in "Rivista Tci", luglio 1906.

79. *Volontari Ciclisti Automobilisti*, in "Rivista Tci", marzo 1908. Cfr. anche *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 10, che riferisce anche delle difficoltà a dotare il Corpo di ufficiali adeguati.

80. *La Manifestazione dei Volontari Ciclisti a Roma*, in “Rivista Tci”, giugno 1907.

81. I testi della legge e dello statuto sono riportati integralmente in *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., pp. 23-24. L’Archivio storico della Camera dei deputati conserva gli incartamenti relativi all’approvazione della legge in *Archivio della Camera Regia (1848-1943), Disegni e proposte di legge e incarti delle commissioni (1848-1943), “Corpo nazionale dei volontari ciclisti ed automobilisti” 14.06.1907-12.02.1908*, v. 852, cc. 977-989. Era così ratificata la struttura in reparti con reclutamento e sede territoriali e in una sezione automobilistica con reclutamento nazionale, come pure l’organizzazione basata su un Comitato nazionale e due sottocomitati appoggiati rispettivamente alle direzioni generali dell’Audax e del Touring, oltre che all’Automobile club per quanto riguardava il sottocomitato automobilistico. Il ministro della Guerra Spingardi voleva comprendere i Vca in un più ampio Corpo nazionale dei volontari italiani, che però non nacque mancandogli l’incoraggiamento del governo (V. ILARI, *Storia del servizio militare in Italia*, vol. II cit., p. 195). Sorsero però alcuni altri reparti, fra i quali i Volontari alpini, sostenuti dal Touring e aggregati ai Vca (*Assemblea Generale dei Soci del 30 Marzo 1913*, in “Rivista Tci”, aprile 1913).

82. C. ZANETTI, *La nuova divisa dei V.C.A.*, in “Rivista Tci”, marzo 1909.

83. *La prima riunione del Sottocomitato Nazionale di Milano*, in “Rivista Tci”, luglio 1908.

84. *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., pp. 52-53.

85. *Adunata nazionale Volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 31. Nel bollettino dell’Associazione degli ex Vca dell’ottobre 1932 Rinaldo Cattaneo, comandante del Battaglione Lombardo, scrisse che “con grande senso di opportunità si volle e si ottenne che il reparto non avesse carattere particolaristico, ma che in esso potessero trovare accoglimento elementi provenienti da tutte le classi sociali, dal povero al ricchissimo, dall’operaio al professionista, al nobile, all’impiegato” (*Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 118).

86. *Adunata nazionale Volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 51. La presenza degli artisti futuristi nel Battaglione Lombardo fu certamente significativa, e su di essa riferisce più ampiamente Sergio Giuntini nel suo contributo a questi stessi atti. Non provenienti spiritualmente per filiazione diretta dal Tci o da altre associazioni sportive, i futuristi erano accorsi numerosi fra i Vca attratti dall’idea di combattere con un mezzo per allora così moderno come la bicicletta, che sembrava capace di fare del fante un rapidissimo e insidioso strumento di guerra, concretizzando l’auspicio di Boccioni che gli italiani potessero provare “la gioia inebriante di sentirsi soli, armati, modernissimi, in lotta con tutti e non pronipoti assopiti di una grandezza che non è più la nostra” (U. BOCCIONI, *Contro la vigliaccheria artistica italiana*, in “Lacerba”, 1 settembre 1913). Nel Corpo volontario entrarono artisti come Boccioni, Battaini, Sant’Elia, Erba, Funi, Russolo, Bucci, Piatti, Sironi e lo stesso Marinetti, che lasciò una vivace descrizione della battaglia che i Volontari ciclisti ingaggiarono sul Monte Baldo, in cui gli austriaci furono sgominati “dalla baldanza di pochi italiani diciassetenni e cinquantenni, non allenati alla guerra in montagna”, che dopo aver marciato per giorni con vestiti quasi estivi in temperature di 15 gradi sotto lo zero, “pernacchiavano allegramente alle migliaia di shrapnels prodigati loro”. In quell’occasione si poté costatare “che degli italiani, già operai, impiegati e borghesi sedentari, sapevano vincere in astuzia qualsiasi pattuglia di Kaiserjäger”, e “che uno studente italiano, trasformato in ufficiale, può comandare tutta l’artiglieria d’una zona” (*Adunata nazionale Volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 61). Sulla partecipazione dei futuristi alle operazioni dei Vca si veda *Patriottismo futurista. Il Battaglione Lombardo Volontari Ciclisti Automobilisti*, a cura di L. Sansone, Milano, Mazzotta, 2007 (o anche, dello stesso curatore, *I futuristi del Battaglione Lombardo Volontari Ciclisti Automobilisti*, Milano, Mazzotta, 2010, che riprende sostanzialmente il precedente).

87. Fino ad allora i Vca erano stato impiegati operativamente solo in piccoli gruppi in occasione del terremoto di Messina del 1908 (avevano effettuato perlustrazioni e assolto ai servizi di posta e ordine pubblico) e delle epidemie di colera del 1911. Per un quadro complessivo degli impieghi negli anni che vanno dal 1905 al 1914 si vedano *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., pp. 12-21, e, per quanto riguarda il periodo immediatamente precedente la guerra, *Patriottismo futurista* cit., pp. 22-28. Un interessante resoconto del soccorso alle vittime del terremoto del 1908 è il volume del volontario milanese, collaboratore della “Rivista del Tci”, C. ARMANI, *In Calabria fra i danneggiati del terremoto 28 Dicembre 1908. Appunti di un V.C.A.*, Milano, Rubini e Soffientini, (1908?).

88. *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., pp. 11 e 15.

89. Il Corpo fu messo in stato d'allerta con una circolare "riservata" ai comandanti di reparto, convocati per "comunicazioni importantissime e urgenti" (Archivio di Stato di Milano, *Prefettura, Gabinetto [I serie]*, b. 364, f. "Corpo Nazionale Volontari ciclisti-automobilisti [V.C.A.]", circolare di Pizzagalli del 26 settembre 1914). Avvicinandosi l'entrata in guerra dell'Italia, un'altra circolare puntualizzava l'obbligo per i Volontari di presentarsi indossando la divisa o almeno "il copricapo con il distintivo del Corpo" (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra, fondo *Volontari*, c. 2, copia della circolare del Comitato Centrale dei Vca del 24 marzo 1915). Per il testo dell'istruzione per la mobilitazione dei volontari si veda *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 57 ss.

90. Lo storiografo dei Vca, Rinaldo Cattaneo, scriveva appunto che all'inizio della guerra, "essendo da tempo e su tutti i fronti sostituita l'azione manovriera dalla vigilanza trincerata, veniva necessariamente a mancare la principale caratteristica dei reparti ciclisti: la mobilità" (si veda S. GIUNTINI, *Storia dello sport a Milano*, Milano, Edi-Ermes, 1991, p. 73). La sorte di molti Vca fu dunque di essere impiegati sostanzialmente in servizi logistici, come capitò ad Ardito Desio (arruolatosi mentendo sull'età), portaordini presso un reggimento di artiglieria (*Immagini ed evoluzione del corpo automobilistico* cit., p. 37 ss.).

91. Sulle vicende del reparto in zona di operazioni si vedano *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., pp. 64-69; V. TAROLLI, *Eroi della Grande Guerra. Storie di decorati con medaglia d'oro al valor militare*, Chiari, Nordpress, 2005, pp. 149-152; e *Patriottismo futurista* cit., in particolare pp. 28-38.

92. Nel 1916 si aprì un nuovo reclutamento di volontari per sorvegliare le coste, rimaste sguarnite con lo scioglimento dei Vca delle "uniche truppe celeri a disposizione dei Comandanti di settore". I nuovi reparti restarono in servizio fino alla fine della guerra (*Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., p. 92). Il Corpo dei volontari non risulta comunque essere stato sciolto, tanto che il Comitato provinciale milanese nel 1921 chiese al prefetto di poter organizzare nuovi reparti per l'istruzione premilitare. Il ministro della Guerra rispose negativamente, puntualizzando che tale compito era riservato al Comitato nazionale del Corpo, che peraltro non si pronunciò (Archivio di Stato di Milano, *Prefettura, Gabinetto [I serie]*, b. 364, f. "Corpo Nazionale Volontari ciclisti-automobilisti [V.C.A.]", lettera del presidente del Comitato provinciale di Milano dei Vca del 10 novembre, minuta del prefetto del 14 novembre e lettera del ministro della guerra del 7 dicembre 1921).

93. *Cenni storici del Corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti* cit., pp. 65 e 91.

94. G. BONETTA, *Corpo e nazione* cit., p. 174. Un atteggiamento simile fu quello mantenuto nei confronti degli Scout di Carlo Colombo, determinato dalla volontà "di tenere alla larga questi giovani, volenterosi certo, ma sicuramente portatori di confusione e perdite di tempo" (B. PISA, *Crescere per la patria* cit., p. 95).

95. F. RANZI, *Nazione armata* cit.

96. Nel 1921 fu istituita l'Associazione nazionale ex-Vca, il cui presidente onorario fu Monticelli e quello effettivo Cattaneo, gli ufficiali più in vista del Battaglione Lombardo. Essa tenne viva la memoria dei Volontari caduti durante la guerra (del solo Battaglione Lombardo furono 72). L'Associazione si avvicinò poi al fascismo, apprezzandone l'opera in favore di quell'addestramento militare della nazione che i Vca avevano per primi "ideato e attuato, sia pure in limitate proporzioni, quali la incomprendimento dei tempi consentivano". "L'animo sempre giovane dei V.C.A." aveva insomma "assorbito l'immediato fascino e il soffio vivificatore e rinnovatore dell'ora presente", dopo aver preparato "tutte le migliori attività nazionali ai più alti destini della Patria". Uno dei primi martiri fascisti, Casalini, apparteneva ai Vca di Ravenna, assieme ad Achille Grandi (*Relazione morale*, in "Il volontario ciclista", marzo 1927). L'associazione confluì poi in quella nazionale dei volontari di guerra e organizzò nel 1935 a Milano l'adunata nazionale dei Vca (durante la quale consegnò anche una targa al Touring in riconoscimento del suo ruolo nella fondazione), nel cui volume commemorativo comparivano le foto di due ex Vca "nei posti di comando" del fascismo: i sottosegretari del Pnf Enzo Morigi e Adelchi Serena. Inoltre vi si affermava che la Milizia volontaria per la sicurezza nazionale era istituzione nella quale si realizzava il "postulato" dei Volontari ciclisti, cioè l'idea del "cittadino soldato" che era stata di Garibaldi, di Battisti, di D'Annunzio e dei suoi "santi disertori" e infine della marcia su Roma (*Adunata nazionale Volontari ciclisti automobilisti* cit., pp. 8-9 e 16). Su questa discendenza ideale insisteva anche l'ex-comandante dei Vca di Arezzo, notando come "dopo la guerra molti volontari fecero parte delle squadre d'azione fasciste ed alcuni di essi si trovano oggi al posto di gerarchi" (Archivio del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto, fondo *Volontari*, c. 2, lettera di Giacinto Dominici alla Presidenza del Comitato per l'Adunata dei Vca del 23 aprile 1935).