



### **INTRODUZIONE** (fuori dal velodromo)

Benvenuti alla **XXII edizione della “Giornata di Primavera FAI”** che quest’anno vedrà l’apertura di 750 beni normalmente non visitabili e in via del tutto eccezionale aperti al pubblico nelle giornate di sabato 22 e domenica 23 Marzo in diverse regioni italiane. Quest’anno il FAI - grazie ad uno sforzo congiunto della delegazione in collaborazione con Milanospport, l’assessorato allo Sport e il Comitato Velodromo Vigorelli – è riuscito ad ottenere l’apertura del Velodromo Maspes-Vigorelli mirabolante struttura sportiva nonchè raro concentrato di storia, eventi e vicende che hanno segnato la storia del ciclismo (e, come vedremo, non solo).

### **LE ORIGINI DEL CICLISMO E MILANO**

Milano occupa un ruolo fondamentale per il ciclismo in Italia sin dalle sue origini, alla fine dell'Ottocento. Qui nascono le prime fabbriche di biciclette, tra le quali la Bianchi (1885), qui si organizzano le prime importanti corse su strada, diventate poi classiche internazionali: la Milano-Torino (1876), il Giro di Lombardia (1905), la Milano-Sanremo (1907). Qui ancora nel 1909 viene ideato, su iniziativa del quotidiano sportivo «La Gazzetta dello Sport», il Giro d’Italia, importando il modello di corsa a tappe inaugurato nel 1903 dal Tour de France. Sempre a Milano si svolge l’Esposizione ciclistica internazionale e, nel 1894, un gruppo di “velocipedisti” fonda il Touring Club Ciclistico Italiano, proprio con l’obiettivo di diffondere l’uso della bicicletta.

Le competizioni su pista si tengono sull’anello in terra battuta del Trotter e all’Arena, dove viene allestita una pista in legno di 400 metri. Le due piste ospitano gare di livello internazionale, l’arrivo delle principali corse su strada e la tappa conclusiva del Giro d’Italia. Il primo velodromo di Milano viene costruito tra le vie Arona e Giovanni da Procida

nel 1919. È il Velodromo del Sempione, una pista in cemento della lunghezza di 364,60 m con curve di notevole inclinazione, ritenuta all'epoca una delle migliori d'Europa. All'interno di questo impianto si sfidano campioni come Giovanni Gerbi, Eberaldo Pavesi, Gaetano Belloni, Costante Girardengo. Il Sempione però ha vita breve, forse per contrasti tra gli organizzatori delle corse su strada e i ciclisti "distratti" dalle kermesse su pista e nel 1928 viene demolito. Con la costruzione nel 1922 del vicino Palazzetto delle Sport in piazza VI Febbraio il ciclismo trova un nuovo spazio, utilizzato soprattutto per le sei giorni invernali. Si tratta però di una pista temporanea di appena 200 m, che deve convivere con altre attività sportive e manifestazioni fieristiche. Si pone così l'esigenza di realizzare una pista permanente, di maggiori dimensioni. A promuovere l'idea di un velodromo semicoperto è Giuseppe Vigorelli, industriale, assessore allo sport e appassionato di ciclismo. Il 2 gennaio 1934 il Comune di Milano approva la "costruzione di un velodromo per il completamento dell'attrezzatura sportiva della città" e pochi giorni dopo, il 19 gennaio 1934, delibera di "provvedere all'acquisto della pista ciclistica in legno per il nuovo Velodromo assegnando la spesa occorrente di Lire 100.000. Si tratta della struttura in legno allestita all'interno dello Stadio Nazionale di Roma (l'attuale Flaminio) in occasione dei Campionati del Mondo di ciclismo tenutisi nel settembre del 1932: un anello di 400 m di lunghezza progettato dall'architetto-ciclista tedesco Clemens Schürmann (1888-1957), già autore di numerose piste in Germania e capostipite di una dinastia di progettisti tuttora in attività.

## **IL VELODROMO**

Il nuovo impianto sorge sulla stessa area occupata dal Velodromo del Sempione e va a completare il sistema di infrastrutture sportive realizzate nella zona nord-ovest della città a partire dagli anni Venti, tra le quali l'Ippodromo del Trotto (1925), lo Stadio di San Siro (1926) e il Lido (1931).

Il progetto e la direzione lavori vengono affidati all'ingegnere Ugo Fini, che opera sotto le direttive dell'ingegnere Giuseppe Baselli, capo dell'Ufficio Tecnico Comunale. I calcoli strutturali sono affidati all'ingegnere Giacomo Prearo. A eseguire i lavori per la parte muraria è la Società Fondiaria Milanese e per la copertura la ditta Borghi, mentre la pista è montata dalla Carpenteria Bonfiglio, già incaricata per quella di Roma del 1932. Inserire la pista di Schürmann dentro la nuova sede si rivela più complicato del previsto, perché "le tribune le andavano strette", come racconta Anteo Carapezzi, primo direttore del Vigorelli, al

giornalista Mario Fossati. Si dovette quindi abbassare la quota del terreno e tagliare le curve al centro per poterle raccordare: operazioni effettuate sotto la direzione di Schürmann, appositamente invitato ad assistere al montaggio.

L'inaugurazione ufficiale risale al 28 ottobre 1935: appena tre giorni dopo Giuseppe Olmo stabilisce il nuovo record dell'ora, percorrendo 45,090 km e certificando così la scorrevolezza della pista. All'immediato successo sportivo segue anche il riconoscimento della critica architettonica. Nello stesso 1935 il numero VII della rivista «Rassegna di Architettura» dedica un lungo articolo al Vigorelli presentato come "una notevole opera ad uso sportivo" nella quale "il calcestruzzo armato, con le sue possibilità statiche e plastiche costituisce il fondamento non solo della struttura portante ma anche dell'aspetto esteriore". L'articolo propone una lettura del Velodromo come un "organismo costruttivo" composto da "tre parti: le tribune coi sottostanti servizi, la pista ciclistica propriamente detta, il campo posto all'interno".

Elemento centrale dell'impianto è la pista in legno che ha uno sviluppo di 397,27 metri, una larghezza di 7,50 metri e una pendenza che passa da un minimo di 6,57 gradi nei rettilinei a un massimo di 42,5 gradi nelle curve. La struttura portante è costituita da un'orditura di circa 450 capriate di abete di inclinazione variabile, poste con un interasse di 90 cm, sulle quali è appoggiata una pavimentazione in listelli di abete rosso di 4,5 x 5,5 cm di spessore. Una struttura che non aveva eguali in Italia, perché gli altri velodromi coevi o antecedenti il Vigorelli erano in cemento. Soluzioni simili saranno utilizzate solo nel 1954 per la nuova pista da 200 m del Palazzetto dello Sport di Milano e nel 1959-60 per quella da 400 m del velodromo Olimpico di Roma, entrambe progettate da Herbert Schürmann, figlio di Clemens. Quest'ultima è definita da Guglielmo Giordano nel 1959, sul n. 11 de «L'Industria del Legno»: "una imponente costruzione in legno". Le stesse parole si possono applicare al Vigorelli, l'unica a essersi conservata. La perfezione nel disegno, il calcolo attento delle pendenze e dei raccordi tra curve paraboliche e rettilinei, la scorrevolezza della superficie sono le caratteristiche che hanno contribuito da subito a fare la fortuna di questa pista.

Le tribune abbracciano l'intero sviluppo dell'anello elevandosi fino a una quota di 10,75 m rispetto al livello del terreno. La facciata principale, posta su via Arona, presenta una sobria composizione di gusto littorio, riconoscibile nella rigorosa simmetria di insieme, nell'uso di elementi classicisti stilizzati, nel richiamo ai simboli del regime. Il prospetto è caratterizzato da due corpi semicircolari che racchiudono le scale di accesso alle gradinate e si elevano oltre la linea di gronda, facendo da supporto alle aste portabandiera. I due volumi

sostengono tre fasci littori (non più presenti) e ne evocano la forma. La parte centrale del prospetto è occupata da una trabeazione lineare che appoggia su quattro lesene stilizzate rivestite di pietra, a sostegno di una grande insegna "Velodromo", oggi scomparsa ma ancora visibile nelle cartoline degli anni sessanta. Le lesene inquadrano tre campate cieche: in quella centrale era inserita, in leggero rilievo, l'iscrizione "Vigorelli". I due corpi semicircolari e l'elemento centrale sono raccordati alla base da una pensilina in aggetto che si estende lungo tutta la parte rettilinea a coprire gli ingressi e le biglietterie; un basamento in pietra completa la facciata principale.

La struttura portante delle tribune è formata da travi e pilastri in calcestruzzo armato posti con un interasse di 6,50 m, che scandiscono il resto delle facciate, inquadrando le pareti di tamponamento in leggero sfondato nelle quali si aprono finestre con orientamento orizzontale, false finestre e gli ingressi, questi ultimi chiusi da eleganti cancelli in ferro. Elemento caratterizzante dei pilastri è il profilo a sbalzo verso l'esterno, che conferisce al volume un disegno slanciato, accentuato dal parziale svuotamento dell'intradosso delle tribune, ora tamponato. Una soluzione utilizzata in altri impianti sportivi simili, come nel Motovelodromo "Fausto Coppi" di Torino del 1920-21 (sottoposto a tutela con D.M. del 22 agosto 1994), sicuramente noto ai due progettisti. Le gradinate sono costituite da travi secondarie che formano l'alzata delle stesse, per una superficie complessiva di 5.500 mq e per una capienza massima, all'epoca, di 18.000 spettatori. Le tribune erano interamente coperte da una tettoia costituita da una struttura a tralicci e travi reticolari di ferro con manto a due falde in lastre ondulate di eternit per una superficie complessiva di 10.000 mq. Sotto le gradinate erano installate tutte le funzioni necessarie al Velodromo: spogliatoi, sale massaggi, infermeria, officine, uffici, depositi, servizi igienici e l'alloggio del custode. L'articolo del 1935 testimonia anche la presenza di un "Caffè". Il sottopassaggio utilizzato dagli atleti per accedere al campo e alla pista è tuttora in uso, gli spogliatoi sono stati restaurati nel 1998, sotto una porzione della tribuna centrale si conservano, seppure utilizzati come depositi, i locali della storica Palestra Ravasio.

#### **LA "PISTA MAGICA" O "LA SCALA DEL CICLISMO"**

Dopo l'impresa di Olmo, che aveva rivelato la scorrevolezza della pista disegnata da Schürmann, il Vigorelli diventa per oltre vent'anni la sede ideale per i tentativi di record dell'ora, una delle massime sfide ciclistiche. Nel 1936 tocca a Maurice Richard, nel 1937 a

Frans Slaats e Maurice Archambaud. Il 7 novembre del 1942 un giovane e poco allenato Fausto Coppi, con abbigliamento e bici improvvisati, compie la prodezza di portare il record a 45,798 km, che sarà battuto solo nel 1956 da Jacques Anquetil e poi da Ercole Baldini. Nel 1957 e 1958 il francese Roger Rivière conclude la serie dei record dell'ora assoluti al Vigorelli portando il limite a 47,347 km. A questi bisogna aggiungere il record non omologato di Jacques Anquetil nel 1967 e le due prove di Francesco Moser nel 1986. Il Vigorelli ospita anche le prove femminili: nel settembre del 1958 la francese Renée Vissac percorre 38,569 km, seguita nello stesso anno da Mildred Robinson e poi Elsy Jacobs che fissa il limite a 41,347. In tutto sono più di centocinquanta le migliori prestazioni mondiali ottenute da corridori singoli o quartetti di diverse categorie e nazionalità sulle varie distanze (200 m, 500 m, 1 km, 2 km, 20 km, 100 km). Oltre ai record si tengono quattro edizioni dei Campionati del Mondo di ciclismo (nel 1939, 1951, 1955, 1962) e innumerevoli sfide nelle diverse specialità, dalla velocità individuale al mezzofondo.

La stagione cominciava il lunedì di Pasquetta con una riunione che vedeva impegnati i migliori specialisti della pista e i più noti stradisti e terminava all'inizio di novembre con l'arrivo del Trofeo Baracchi, gara su strada a cronometro a coppie. Il Vigorelli era anche sede del tradizionale arrivo a Milano del Giro d'Italia e palcoscenico della premiazione finale. In tutto sono 23 le tappe del Giro arrivate all'interno del Velodromo (su 96 edizioni). Anche il classico Giro di Lombardia arrivava in via Arona (21 volte).

Oltre ai ciclisti prima ricordati, su questa pista hanno corso atleti del calibro di Reginald Harris, Gino Bartali, Fiorenzo Magni, Gerrit Schulte, Ferdinando Terruzzi, Guido Messina, Vanni Pettenella, Marino Vigna, Patrick Sercu e, in epoca più recente, Eddy Merckx e Felice Gimondi, solo per citare i più noti. Quello che però è considerato "il re" del Vigorelli è il milanese Antonio Maspes, sette volte campione del mondo nella velocità, a cui l'impianto è stato dedicato dal Comune di Milano nel 2000 subito dopo la sua scomparsa (come ricordato da una targa posta sotto la tribuna centrale). Memorabili le sue sfide con Sante Gaiardoni e gli interminabili surplace con cui ipnotizzava gli avversari.

Il Vigorelli non era riservato ai soli professionisti, ma anche a dilettanti e allievi. Era una scuola di ciclismo, un punto di riferimento per varie società ciclistiche che, oltre a gareggiare, qui potevano allenarsi. Tra queste si distingue per numero di iscritti lo Sport Club Genova 1913, il più antico club ciclistico milanese. Non bisogna dimenticare che dagli anni trenta alla fine degli anni sessanta gli atleti italiani su pista erano tra i primi al mondo, grazie a un movimento giovanile molto ampio.

Sotto la tribuna verso piazza Carlo Magno è ancora presente e attiva l'officina aperta da Faliero Masi nel 1949. Masi era un telaista che produceva bici da corsa, in particolare da pista, per chi correva al Vigorelli. Per la sua abilità nel disegnare le biciclette su misura degli atleti era soprannominato "il sarto". Coppi, Magni, Anquetil, Merckx hanno utilizzato le sue creazioni, spesso mascherandole sotto i nomi degli sponsor ufficiali. Nell'officina lavora il figlio Alberto e si conservano cimeli e foto del Velodromo, che ne fanno quasi un archivio-museo.

I record, le sfide, i grandi campioni hanno contribuito a dare al Vigorelli il soprannome di "Scala del ciclismo" o "pista magica", facendolo diventare il più famoso velodromo al mondo.

### **GLI ALTRI SPORT, I BEATLES, IL DECLINO DEL VELODROMO**

Il campo centrale ha dimensioni di circa 110 x 60 m. Sistemato in origine "a verde" con una pista "in scorie di carbone per corse podistiche", è stato trasformato nel 1998 in un terreno in erba sintetica per lo svolgimento di diversi sport di squadra. Il Vigorelli è stato sede di importanti incontri di boxe (il primo nel 1939) e dall'inizio degli anni ottanta è il campo di allenamento e gioco delle squadre milanesi di Football americano (Seamen e Rhinos), che hanno garantito la continuità nell'utilizzo dell'impianto. Si sono inoltre disputate partite di hockey su prato, calcetto e, nel 1996, perfino una gara della Coppa del Mondo di sci di fondo. Il manto attuale è stato realizzato nel mese di luglio del 2013 per consentire lo svolgimento dei Campionati Europei di Football Americano.

Tra la seconda metà degli anni sessanta e la fine degli anni settanta il Vigorelli è stato sede di importanti concerti rock. Tra questi si ricorda in particolare la celebre esibizione dei Beatles del 24 giugno 1965, nella loro unica tournée italiana (ricordata da una targa posta nel 2000) e poi i Led Zeppelin (1971), The Clash e i Dire Straits (1981), per citare solo i gruppi più prestigiosi. Il Vigorelli è stato utilizzato anche per manifestazioni politiche e sindacali, per installazioni per il tempo libero e, nel 2008, come moschea provvisoria per la preghiera finale del Ramadan dei cittadini milanesi di fede musulmana.

Per quanto riguarda il ciclismo, il declino del Vigorelli inizia nella prima metà degli anni settanta. Il ritiro dalle corse dei grandi pistard, protagonisti di quella che è stata chiamata "l'età dell'oro della pista", unita a una maggiore attenzione dei media, degli sponsor e della

F.C.I. (Federazione Ciclistica Italiana) per le corse su strada, porta a un progressivo ridimensionamento dell'attività. Già nel 1971 lo scrittore Luciano Bianciardi scriveva con amarezza che "un altro Maspes non ci capiterà più". Il ciclismo su pista non è però una disciplina scomparsa (in molti paesi del Nord Europa, ma anche in Australia e Giappone è molto popolare) e ogni tentativo di rilancio del movimento italiano passa per via Arona. Nel 1983 si tengono i primi allenamenti di Francesco Moser in vista del tentativo di record dell'ora a Città del Messico; nel 1985 si celebra il cinquantenario della costruzione dell'impianto e la rinascita della pista dopo la nevicata di febbraio riportando al Vigorelli il Giro d'Italia e il Giro di Lombardia; nel 2000 arriva una tappa del Tour de France femminile. L'ultima competizione ufficiale di ciclismo sono stati i Campionati Italiani su pista nel settembre del 2001.

## **LE TRASFORMAZIONI**

Il Vigorelli ha subito nel corso del tempo alcune trasformazioni dovute principalmente ad eventi eccezionali. Durante la seconda guerra mondiale è colpito da due bombardamenti, nell'agosto del 1943 e il 20 ottobre 1944. Il primo è causa della distruzione dell'assito della pista, mentre il secondo del crollo di parte della copertura e delle tribune verso via Savonarola.

Nel dopoguerra la pista viene ricostruita in tempi molto rapidi. Le prime comunicazioni tra Giacomo Grassi (gestore dell'impianto prima del conflitto) e il Comune, per valutare quale tipo di legname utilizzare avvengono già a fine maggio del 1945. Il 27 settembre 1945 Adriano Rodoni, Commissario della F.C.I., scrive al sindaco Antonio Greppi una lettera nella quale critica l'ipotesi di un'eventuale ricostruzione in cemento, sottolineando, a soli dieci anni dall'inaugurazione del Velodromo, "il gran pregio morale ed internazionale che la pista del Vigorelli ha sempre avuto nel passato, oltre a costituire un'attrattiva turistica per gli stranieri che visitano Milano" [Archivio Civico]. La pista alla fine è rifatta in legno nel pieno rispetto della struttura originaria, utilizzando abete rosso della Val di Fiemme, l'essenza più vicina al pino siberiano scelto da Schürmann. La riapertura ufficiale avviene nella primavera del 1946. Una targa sotto la tribuna centrale ricorda la figura di Franco Zafferri, tra gli artefici della ricostruzione.

Nel 1947 una forte nevicata causa il cedimento di circa 900 mq di copertura sul lato verso via Arona. Nel 1985 ancora una nevicata provoca il crollo quasi completo della copertura, dei

tralicci di sostegno e delle travi reticolari in ferro. L'attuale struttura a travi e pilastri metallici e manto di lamiera a una sola falda, risale al 1988-89. Seppure di sezione diverso rispetto a quella originaria, ne conserva la profondità a protezione della pista e la quota di imposta rispetto alla sommità delle tribune, mantenendo inalterata l'illuminazione naturale interna e il profilo dei prospetti.

Nel 1997-98 il Comune di Milano promuove un articolato restauro del Velodromo intervenendo sulla facciate, sugli spogliatoi e sul campo centrale, con la posa in opera di un nuovo terreno in erba sintetica. Particolarmente accurato è l'intervento conservativo sull'assito e sull'orditura portante della pista in legno eseguito da uno sponsor privato (MAPEI). L'obiettivo è la trasformazione del Vigorelli in un impianto polifunzionale in grado di far convivere la pista di ciclismo con diversi sport di squadra e manifestazioni legate al tempo libero.

Nonostante i danni bellici, quelli prodotti dalle nevicate e la parziale dismissione funzionale degli spazi sotto le tribune, il Velodromo Vigorelli conserva tuttora la pista in legno – un manufatto unico in Italia e probabilmente al mondo per epoca di realizzazione, caratteristiche tecniche e significato storico – insieme alla piena leggibilità della configurazione architettonica originaria. Siamo dunque di fronte a un monumento del ciclismo di rilevanza internazionale, fortemente intrecciato con la storia di Milano nel Novecento.

**Storia recente:** nell'autunno del 2012 il comune di Milano (Assessorato all'Urbanistica e Assessorato allo Sport) bandiscono un concorso internazionale per la riqualificazione del Velodromo. Il bando lascia ampia discrezionalità ai progettisti rispetto a cosa inserire nel nuovo progetto e a quali funzioni dovesse ospitare il "nuovo Vigorelli". Questa "leggerezza programmatica" si traduce nell'ipotesi – massivamente diffusa tra i partecipanti – di abbattere la storica pista in legno e dotare l'impianto di una ridotta pista smontabile (di 250 m). Nei primi mesi del 2013 il proclamato vincitore – lo studio Grassi – risulta essere proprio tra i sostenitori di uno stravolgimento radicale dell'impianto e la sostanziale scomparsa della pista come la conosciamo e vediamo oggi. Questa scelta, indigna e alimenta lo scontento di diverse Associazioni Ciclistiche e Comitati che da anni si battono a favore del recupero del velodromo e della sua pista. Per tutto il 2013 saranno diversi (e anche accesi) i confronti tra il comune e i sostenitori del Vigorelli, fino al 3 Ottobre quando il Ministero dei Beni Culturali



emette un decreto di vincolo sulla pista e su tutta la struttura, considerata un bene dall'inestimabile valore storico e culturale per Milano e per l'Italia intera.

Il comune presenta ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale alla decisione della Soprintendenza che di fatto impedisce il realizzarsi del progetto vincitore del bando.

E' notizia di questi giorni che l'Assessore allo Sport Chiara Bisconti e di fatto il Comune abbia dichiarato di voler prendere in considerazione l'eventualità di un intervento di restauro conservativo sull'edificio e sulla pista così da riportare in funzione tutto l'impianto e dargli un ruolo nuovamente centrale all'interno della città meneghina.