



MEO VOLAVA

Avventure e sventure di Venturelli

L'AUTORE

Marco Pastonesi è nato a Genova nel 1954 ed abita a Milano. Giornalista della Gazzetta dello Sport, si occupa di rugby e ciclismo è una delle "penne ufficiali" del Giro d'Italia e di altre manifestazioni ciclistiche internazionali e, sul sito www.gazzetta.it, cura il blog "Pane e Gazzetta". Ha scritto, tra l'altro, "Gli angeli di Coppi", "Il diario del gregario" e "La corsa più pazzo del mondo".

Romeo Venturelli è nato a Sassostorno di Lama Mocogno (Modena) il 9 dicembre del 1938.

A lui avevano fatto la corte in molti perché da dilettante aveva dimostrato di saper andare con facilità su ogni percorso.

Accettò la proposta della San Pellegrino perché nel '60 si sarebbe trovato al fianco di Coppi. Piaceva a Fausto perché aveva il colpo di pedale del passista di razza ed era convinto che, se avesse rispettato le severe regole del ciclismo, si sarebbe difeso bene sulle salite lunghe.

All'esordio, avvenuto due mesi dopo la morte di Coppi nella Parigi-Nizza, Venturelli battè Anquetil e Rivière in una crono di 37 km.

A parlare di lui come di un "treno" fu Anquetil, re della specialità, dopo che venne nuovamente sconfitto nella crono di Sorrento nel Giro dello stesso anno.

Memorabile, nel 1960, la sua vittoria nel Trofeo Baracchi, classica gara a cronometro a coppie, che chiudeva la stagione. A Brescia, in coppia con Diego Ronchini, vinsero, percorrendo i 110 Km in 2h 30' 20", alla media di 43,902 km/h, precedendo Baldini-S. Moser di 42".

Non si può dire che Venturelli abbia rispettato le regole citate da Coppi (piaceva a Fausto perché aveva il colpo di pedale del passista di razza ed era convinto che, se avesse rispettato le severe regole del ciclismo, si sarebbe difeso bene sulle salite lunghe).

Concluse la sua carriera nel 1971 con sole 6 vittorie nella sua attività professionistica, l'ultima delle quali al Giro del Piemonte del 1965.

Chi lo dicesse si stupì, vedendolo pedalare con una facilità che aveva dell'incredibile; ma si sa che, per vincere e durare a lungo, alla dote naturale è indispensabile associare molti sacrifici. □ (Marco Pastonesi)

DAL LIBRO DI PASTONESI "MEO VOLAVA", ALCUNI BRANI:

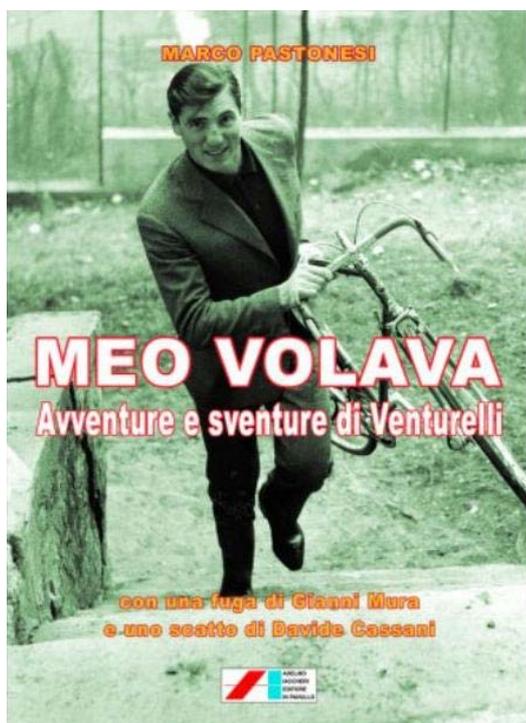
Romeo Venturelli, da Sassostorno di Lama Mocogno, Appennino Modenese. È un selvaggio, un anarchico, una vera forza della natura.

Il suo istinto è scandaloso. La sua energia non conosce confini. Le sue voglie non hanno freni. Nato povero, cresciuto povero, è destinato alla povertà.

Finché non sale su una bici, e la bici diventa un cavallo magico, alato, capace di trasportare nella favola: ogni desiderio sembra potersi esaudire. Meo ha una carriera folgorante. Corre e vince. Quando vuole. Perché qualche volta non è la vittoria a interessarlo, ma il modo: a cronometro, in volata, per distacco. Si prende il lusso di stravincere.

È l'unico, Meo, a mettere d'accordo Bartali e Coppi, il primo direttore sportivo, e il secondo capitano, insieme in una squadra, la San Pellegrino, per lanciare Venturelli nella storia del ciclismo. E invece no. Quante ne combina, Meo. ▶

Sopra: il ritratto del giornalista Marco Pastonesi. A fianco: la copertina del libro.





Coppi scopre Meo nella Coppa Astico-Brenta, classica del dilettantismo Vicentino, sorretta da Tullio Campagnolo, nel 1956. Coppi si incuriosisce, s'interessa, s'impossessa di Meo: lo segue in una crono, poi in una corsa con salite, infine lo incontra a Bologna, e adesso a Novi Ligure. Lo studia. Il clan dei pavullesi prosegue per Sanremo. C'è la corsa. Trento la sa lunga: "Meo, li vedi quei tre lì? Pizzoglio, Ghezzi e Carello. Sta' attaccato a quei tre lì, e vedrai che ti piizzerai bene".

Capito? Capito. Bivio di Pieve di teco, poi bivio del Colle di San Bartolomeo, sei chilometri di salita.

Trento se la ricorda bene: "Passano in tre, e sono quei tre lì, Pizzoglio, Ghezzi e Carello.

Poi un gruppetto, poi un altro gruppetto, poi il gruppo a cinque minuti. Con Meo, lì dentro nel gruppo, nascosto, confuso, disinteressato, assente. Tiro fuori un tubolare e lo agito, non solo per farmi vedere. Meo capisce e parte. Lo segue Fusetti, campione lombardo, maglia bianca, ma fa così fatica a stargli dietro che vola dentro una cunetta, rovesciato, e vomita.

In discesa i tre davanti guadagnano, forse sono più pratici. Noi ci mettiamo dietro a Meo. Ma Meo sbaglia strada e noi pure, finiamo nel portone rosso minio di un oleificio a Oneglia. Meo torna indietro, ritrova la strada, si lancia all'inseguimento.

Tre volte, a testa bassa, si avvicina al terzetto, tre volte li annusa, li guarda e si rialza. Non capiamo. Capiremo all'arrivo. Quel giorno Meo vuole vincere, non in fuga, neanche in una volata di gruppetto, ma in una volata di gruppo". Primo Pizzoglio. E Meo si accontenta del quarto posto, però primo nella volata del gruppo.

Altra corsa in Toscana, a Quarrata, la salita di Vezzano da Altopascio, proprio davanti alla Villa Collodi, Meo si ferma, scende dalla bici, si lamenta: "C'è la sella che si muove". Armeggia, perde due o tre minuti, riparte. Meo va come una moto e recupera i tre uomini in fuga, due toscani con la maglia rossa e Giovanni Verucchi, della Vignolese, bel cavallo, tant'è che è soprannominato Ribot. C'è un gran premio della montagna, quello di Femmina-morta, e a Meo viene un dubbio, si avvicina a Trento e gli domanda: "Vado o no?". Trento sbotta: "Va". E per essere più chiaro: "Va' via". Meo va, Meo va via, Meo vola, Meo vince con tre minuti di vantaggio.

Al traguardo, Trento viene avvicinato dal commendatore Truscelli, presidente dell'Unione velocipedistica italiana. "Mi scusi", fa il commendatore, "ma che cosa le ha chie-

sto Venturelli?". Trento gli rivela: "vado a vincere io o lascio vincere Ribot?". Truscelli incassa.

Passa di lì Ribot: "dove andate domenica prossima?". Sottinteso: così io vado da un'altra parte.

Quarantatreesimo Giro d'Italia. Partenza sabato 19 maggio da Roma, arrivo domenica 9 giugno a Milano.

Ventitre tappe, tremilaquattrocentottantuno chilometri, centoquaranta partenti. C'è Gaul, lussemburghese, "l'angelo delle montagne", che ha vinto nel 1959. C'è Anquetil, normanno, astro nascente, che nel 1959 è stato secondo al Giro e terzo al Tour. C'è Van Looy, fiammingo, un vincente. C'è Poblet, spagnolo, cacciatore di tappe. E ci sono gli italiani, da Nencini a Ronchini, da Massignan a Carlesi, da Pambianco a Baffi. Coppi diceva di stare vicini a Venturelli, che ne ha bisogno, e a Pavullo ricordano bene la lezione coppiana.

Prima tappa: Roma-Napoli, duecentododici chilometri, volata, Dino Bruni su Padovan, quello che alla Sanremo, da bandito, si è attaccato alla maglia di Meo.

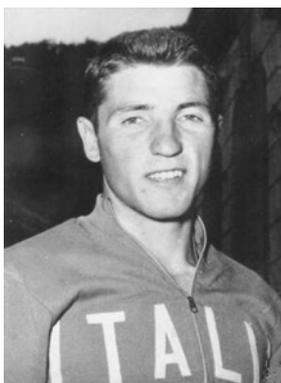
Il giorno dopo c'è la Sorrento-Sorrento, venticinque chilometri, a cronometro. Meo parte dietro a Defilippis. "Ti vengo a prendere", lo minaccia Meo, che ha il senso dell'umorismo, ma non in questa circostanza. E Meo volerà. È una crono strana, particolare: su e giù dal Monte Faito, tredici chilometri di salita, dura, a tornanti, nel bosco, e dodici di discesa, curve a gomito, tratti in pavé, a tomba aperta.

Meo comincia facendo quello che non si deve fare: riscaldamento zero. Però, da lì in poi, fa quello che si deve fare.

Come dicono i saggi, la crono si compone di tre parti: nella prima vai a tutta, nella seconda di più, nella terza alla morte. A metà salita Meo accusa quindici secondi di ritardo da Anquetil. In cima, a quota 465 metri, i secondi diventano trentasei. Anquetil, già al traguardo, viene chiamato sul podio. Danno per scontata la sua vittoria, il suo trionfo. Gli consegnano la maglia rosa.

Ma la storia è un'altra, e si fa in discesa. Meo si getta, si lancia, sfiora, rischia. Stacca anche i poliziotti al seguito. E vince.

Lo speaker, Proserpio, declama: "Venturelli miglior tempo". Sei secondi meno di Anquetil, cinquantaquattro meno di Carlesi. Media: 38,427 km all'ora. La maglia rosa è sua. ▶



In alto: 1958 Vicenza. Venturelli ascolta i consigli di fausto Coppi. Sopra: 1960 Genova-Roma. Seconda tappa da Viareggio a Reggio Emilia, Venturelli brucia Carlesi in volata. Al centro: Romeo Venturelli.



Venturelli chiede al c. t. dei dilettanti Proietti se gli può prestare cinquemila lire. “Perché? Per chi?”. “Per il taxi”. Proietti sgancia, poi lo assale un dubbio, esce sulla strada e vede Venturelli e il taxi, e Venturelli che paga.

Non il tassista, ma una donna, nel taxi, “una di quelle con cui forse si allena di notte”. Donne, e anche motori.

Motori: la prima macchina è una Fiat 1100, “e mi dispiace fare un torto ai pavullesi, ma la Brooklin mi offre un milione di lire, vado a parlarne, mi consegnano un pacco, un milione tutti in banconote da diecimila lire, e con quel pacco mi compro la macchina”. Bella, bicolore, TV nel senso di turismo veloce, con le codine. “So guidarla, ma agli altri dico che è meglio se non ci montano su”.

Meo sale di categoria: Fiat 1300, normale, troppo normale per tenerla, così passa a un’Appia, carrozzata da Pininfarina, acquistata nella concessionaria Lancia di Fiorenzo Magni a Monza, il primo modello che circola in Italia è di un ingegnere andato a vivere in Africa, il secondo è il suo.

Un altro passo avanti: 1500 Osca, sportiva, un gioiellino. Meo vuole dare un passaggio a Bartali: “Gino, vieni con me?”. Gino ruggisce: “Con te no”. Poi, però, sale. Al primo incrocio si scontra con un camioncino, fortunatamente vuoto, macchina e camioncino trottolano, tre o quattro giri. “Gino non bestemmia perché è cattolico”, dice Meo, “ma da quella volta, piuttosto, va a piedi”.

La colpa è del camioncino, i danni sono ingenti, quattro milioni solo per aggiustare la macchina. Aggiustata, presta la Osca a Chiodini per andare a prendere la ragazza, Tiziana, a scuola, Istituto di Ragioneria, a Modena.

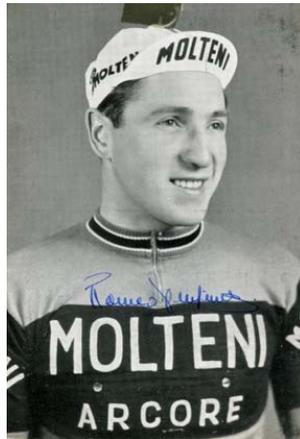
La gente guarda, ammira, sussurra, tocca. La macchina, s’intende.

Tiziana si fa lasciare prima di arrivare a casa, a Maranello: non sono ancora fidanzati, ufficialmente, meglio non rischiare di essere visti, quella Osca dà troppo nell’occhio.

“Il primo corridore con una 1500”, commenta Fini, “non è un campione come Defilippis, e neanche un olimpionico e mondiale come Baldini, che se lo potrebbero permettere, ma Venturelli. Oddio, mi dico, questo non è neanche partito che è già arrivato”.

“Quella 1500”, sostiene Trento, “beve così tanto che bisognerebbe avere un canestro di benzina sempre pieno e sempre pronto”.

“Meo si allena poco”, ricorda Chiodini, “e quando glielo



dico, lui mi risponde che non è mica vero, perché lui non vuole correre in bici, ma in macchina”. Nel 1961, quando passa alla Molteni, Venturelli - che resiste a tutto tranne che alle tentazioni - compra una Maserati. E con questa si diverte da matti. “Quando non c’è ancora l’autodromo, aspetto le Ferrari in prova. Mi piazzò sulla via Giardini, quella che va da Modena a Serramazzoni e Pavullo. Quando arrivano le Ferrari, mi metto dietro. E non mi staccano mai”.

A tutta, a di più, alla morte, ma solo per modo di dire. Meo ricorda ancora “quella vecchietta, a Lama, appiattita al muro come un crocefisso, per evitare che le finissimo addosso”.

Meo è un personaggio. Lo invitano in TV. Da Mike Bongiorno. Meo va, Rai corso Sempione Milano, bianco e nero, un solo canale.

Trova Mike Bongiorno, trova Gino Bramieri e Tino Scotti, trova anche un paio di miss. Indovinate chi ruba l’attenzione, gli occhi e - magari per un attimo - il cuore a Venturelli? Bongiorno, Bramieri e Scotti no. Va così: che Meo intrattiene e s’intrattiene con le due miss, le porta in camerino, “loro che ridono e chiedono delle corse di ciclismo, io che sto al gioco”. Tutti cercano Meo, nessuno lo trova.

Si va in diretta. L’intervento previsto è di tre minuti, per la San Pellegrino è fior di pubblicità, però Meo non c’è, non si trova, non risponde.

Quando finalmente riappare, “sono tutti incazzati neri”. Viene portato di peso nello studio e sbattuto dentro. “In fondo”, puntualizza, “si perde solo uno dei tre minuti”. I dirigenti della San Pellegrino sono i più furibondi: e lo multano. ▶



In alto: 1960 Giro di Lombardia. Venturelli impegnato sul Muro di Sormano. La classica sarà vinta dal belga Emile Daems, Meo sesto. Al centro: con la maglia della Molteni. Sopra: nella San Pellegrino.



Quello che guadagna, Venturelli spende. Spende anche qualcosa di più. Si sa, lui va sul classico: donne e motori. Meo non ha testa, e se ce l'ha, l'ha persa. Dimentica ancora le scarpe, al Giro del Lazio corre con i mocassini, il pilota d'aereo Marzoli si offre, lui dice no grazie, e niente scarpe nuove, "ci vogliono otto giorni per abituarsi a un paio di scarpe nuove". Meglio i mocassini. Quanti mocassini, non si sa con esattezza. Neri, comunque. Felice Gimondi e Adorni dicono tutti e due, Italo Zilioli solo uno. Fa niente, almeno per il Meo. A una Tre Valli Varesine si supera: va alla partenza, ma senza la bici. "Mettiti in evidenza, gli faccio, va' in fuga. Poi vado dagli amici: Carlesi, Ronchini, Baldini... tocca dare una mano a Meo". Che, pronti-via, va in fuga, e in fuga rimane centoquaranta chilometri. "Capito? Con i mocassini", ricorda Trapè, ancora incredulo. "E per riprenderlo, il gruppo deve andare a tutta, se no lui arriva". Ripreso, Meo, o tutto o niente: niente - si ritira.

Dal 2 al 7 marzo, partecipa al Giro di Sardegna. Prima tappa, prima salita, Meo buca. "Meno male", pensa Emilio Casalini, neoprofessionista, in difficoltà su quello strappo, "così penso che, anche se io cedo un po', lui mi riporterà dentro al gruppo". Macché: cambiata la ruota, Venturelli passa Casalini a doppia velocità e Casalini deve sputare l'anima per tenergli la ruota. In salita vanno via Van Looy, che ha appena vinto la Sassari-Cagliari, e un gruppetto. "Meo", racconta Trapè, poi quarto, "li va a prendere da solo". Davanti rimangono soltanto Meo e Van Looy, anche se dietro c'è bagarre, e tirano tutti come dei demoni. Meo fa la corsa, Van Looy vince. Chiaro: Meo gliel'ha venduta.

Quel Giro di Sardegna è cannibalizzato da Van Looy e dalle sue guardie rosse della Flandria. Rik si prende tutte le tappe, tranne una, lasciata a Edward Sels, uno che in volata va anche più forte del capitano, ma per contratto è costretto a frenare. Venturelli fa due secondi di tappa.

E nella classifica finale: primo Van Looy, secondo Venturelli, trasformatosi dal più pericoloso avversario al più affidabile alleato.

Soldi, ovviamente. Tre milioni. Assegno. Quell'assegno Meo lo spende bene, altri no, se li dimentica. Si racconta di un assegno, trovato mesi dopo, e mai incassato, scordato nel cruscotto della macchina.

Sopra: 1965 Giro del Piemonte. L'ultima vittoria di Venturelli. Sul traguardo di Saint Vincent, Romeo Venturelli precede Roberto Poggiali.

Il 13 marzo Meo è terzo alla Milano-Torino. Il giorno dopo, Giro del Piemonte, Meo attacca sulla salita del Montjovet. "Lui, davanti, da solo", ricorda Imerio Massignan, "io, Nencini e Defilippis dietro a inseguire. E lui guadagna". All'arrivo di Saint Vincent, Meo brucia in volata il neoprofessionista Roberto Poggiali e conquista la classica, duecentoventicinque chilometri a quasi 41 di media.

ooo ooooo ooo

«Meo è volato via, il 2 aprile 2011. Meo volava. Volava a pedali e a parole. Volava nelle corse e nei bar. Volava nelle volate e con le veline. Decollava anche per i decolte.

Si dice che Meo fosse di bocca buona. Mica vero. Una volta era con una donna bellissima e già la stava impalmando, quando lei commise l'imperdonabile errore di mangiarsi le unghie. Meo si alzò, si rivestì e tornò a casa. Quando l'avvocato Lenzini, nell'orazione funebre, ha detto che adesso si chiudeva il libro dei ricordi di Meo, mi sono sentito in dovere di ribattere che il libro dei ricordi continuerà a riempirsi, anche più di prima, di nuove storie, nuove avventure, nuovi dettagli.

Un nuovo dettaglio è emerso proprio lì, fuori dalla chiesa dei cappuccini, a Pavullo. Michele Dancelli ha raccontato che non è vero che Meo, al Giro del Lazio, si era presentato senza scarpe da ciclismo, la verità è che ne aveva portata una sola, così chiese in giro se qualcuno per caso ne avesse una, possibilmente l'altra, in modo da non averne due uguali. E siccome nessuno ne aveva, Meo disse che ne avrebbe prese anche un paio, di nuove o anche di vecchie, e se non fossero state proprio del suo numero amen.

E siccome nessuno si fece avanti, lui non si tirò indietro, e allora corse con i mocassini, perché meglio due mocassini, uguali, che non un mocassino e una scarpa da ciclismo, diversi, che lo avrebbero squilibrato. Poi tutto vero che, pronti-via, Meo andò in fuga al chilometro zero, da solo, e fu raggiunto a pochi chilometri dall'arrivo solo perché aveva forato. Non i mocassini, ma una ruota.

Con un funerale come questo - regista Giordano Giusti, non a caso detto il Sire, e direttore d'orchestra Renzo Badiali, antico maestro in massaggi e poi maestro in onoranze funebri - viene quasi voglia di morire. C'era la chiesa piena, c'era un coro che cantava da Dio, c'erano tanti corridori di altri tempi e di altre strade.

Meo si sarà goduto anche l'ultimo viaggio. In macchina. Forse troppo breve: dalla camera ardente all'altare floreale, a occhio, centocinquanta metri. Però su una Maserati.

Meo volava. È volato via.

P.S. Dopo il funerale, Meo e la Maserati hanno proseguito fino al cimitero di Sassostorno di Lama Mocogno, dove Meo è nato e dove sono sepolti anche i suoi genitori. Un'altra ventina di chilometri». (Marco Pastonesi) ■

IL LIBRO:

"MEO VOLAVA - Avventure e sventure di Venturelli" (15 €) è edito da "Adelmo Iaccheri Editore in Pavullo", Pavullo nel Frignano (Modena). Tel.: 0536.22555 - Fax 0536.328179 E-mail: iaccheri.adelmo@libero.it.

Può essere acquistato direttamente presso l'Editore, per posta o tramite internet.

- - - - -

Si ringrazia l'Autore e il Signor Leo Lo Russo per il materiale messo a disposizione e per averne consentito la pubblicazione.