

Alma Mater Studiorum
Università di Bologna

Corso di Laurea Magistrale in Semiotica
Anno Accademico 2023/2024

Semiotica delle Ideologie

Studente: Renato Ongania
Matr.: 0001044743

La Coppa Mussolini (motociclismo)

Analisi di una sostituzione funzionale:

*dalla "Coppa Regina Margherita" (1911)
nata per festeggiare i 50 anni dell'Unità d'Italia*

*alla Coppa Mussolini (1932-1940)
nata per la propaganda del regime*

Abstract

Questo articolo esplora la sostituzione funzionale che avvenne nel motociclismo italiano, passando dalla "Coppa Regina Margherita" del 1911, creata per celebrare il 50° Anniversario dell'Unità d'Italia, alla "Coppa Mussolini" che si svolse dal 1932 al 1940, concepita come strumento di propaganda per il regime. L'analisi del contesto storico e delle motivazioni dietro questa sostituzione offre una visione approfondita delle dinamiche politiche e sociali dell'epoca e del ruolo del motociclismo come veicolo di messaggistica politica.

Definizione dell'oggetto di studio

Lo studio mira a oggettivare il cambiamento funzionale operato dal regime fascista sul premio motociclistico istituito nel 1911, nato per celebrare il 50-esimo Anniversario dell'Unità d'Italia mediante una corsa motociclistica da Milano a Napoli. Il cambiamento, e le evoluzioni della struttura dell'evento sono particolarmente interessanti perché divengono funzionali alla macchina di propaganda fascista.

Scopo dello studio

Esperire una ricognizione storica sulla sostituzione funzionale dell'espressione "Premio Regina Margherita" in "Premio Mussolini".

Benito Mussolini (1883-1945) a partire dagli anni Trenta, curiosamente, si è dimostrato molto legato al mondo della motocicletta.



Dopo la formazione del Moto Club di Roma, avvenuta intorno al '31, Mussolini si iscrisse ottenendo la tessera n°1. Da qui si autoproclamò "Primo Motociclista d'Italia". Fu anche decorato diverse volte come "miglior Atleta Motociclista" con diverse medaglie al valore alla bravura e alla guida. La moto dell'epoca era una Bianchi, una 175 bitubo Sport Freccia d'oro, con cambio a mano sul lato destro del serbatoio. Una gran motocicletta, si trovano parecchie foto del duce in sella a quest'ultima (Sergione, 2021).

Photo Credits @ Vettori, 1975:128 inserto grafico.

III 1: Giovani fascisti in moto (12 febbraio 1935).



Fonte: <https://www.romasparita.eu/foto-roma-sparita/78912/giovani-fascisti>

Mussolini fu un grande sostenitore del motociclismo italiano, abolì l'obbligo della patente. La sua moto era targata "1 ROMA", per evidenziare il fatto che aveva la tessera n°1 (o 00001) del Moto Club di Roma. Alcuni sostengono che la targa era la 1 per il semplice motivo che lui era il duce, il numero 1 d'Italia. Mussolini era veramente legato a questo mondo, la Bianchi di Mussolini è figlia unica e fu portata dal suo odierno proprietario ad un raduno. Secondo alcuni, invece, fu sostituita attorno al '39, anno dello scoppio della guerra, con una Gilera o con una Guzzi (Sergione, 2021).

La dittatura di Mussolini aveva previsto delle agevolazioni statali per chi produceva moto piccole ed economiche cilindrate (vedi le Guzzi P175, le Gilera 125 e 150 e le altre "piccole" italiane). Ci fu poi la richiesta della moto del popolo, che sembra fu soddisfatta sempre dalla Guzzi con la mitica Ardetta (febbraio del '39). Una motocicletta di 250 cc, con il telaio (per lo più stampato, mentre sulla serie P era tubolar-stampato) della serie P. Costruita con l'idea della "moto per tutti". Era economica, spoglia

e robusta, l'ideale per un paese affetto da una profonda crisi, ricordiamo però che l'impianto elettrico era veramente degno di nota (Sergione, 2021).

Ci furono anche l'Egretta (versione un po' più sportiva e lussuosa) e la celebre PL "Faccetta nera", chiamata così perché verniciata di nero (con spicchi rossi e filetti simil oro). Voluta da Mussolini in persona per richiamare alla celebre canzone "Faccetta nera", in cui viene elogiata la campagna italiana in Abissinia. Ovviamente è stata voluta dal duce anche per evidenziare il "grande" potere di conquista e di possesso degli italiani. Sta di fatto che l'appellativo richiama chiaramente il periodo fascista. Si narra che la casa di Mandello abbia subito diversi processi per favoreggiamento al fascismo nel dopoguerra. Tutta la serie P della Guzzi fu creata per via delle agevolazioni del Capo del Governo (Sergione, 2021).

Durante la guerra, sembra abbia scelto e richiesto personalmente le moto per le sue truppe, per lo più Guzzi, Bianchi, Gilera e qualche rara Frera del '15-'18 che sopravviveva. Ma non solo: Mussolini creò addirittura una rete di scambio e mediazione di moto in Africa (Sergione, 2021).

1911 – La “Coppa Regina Margherita”

La prima Gran Fondo Motociclistica Italiana, con un minimo di organizzazione, si realizzò nel 1911 in occasione del 50° compleanno di questa tribolata Unità Italiana. I motociclisti non vollero essere secondi a nessuno nei festeggiamenti e così l'8 ottobre 1911, tra i tanti festeggiamenti istituzionali e no, anche loro organizzarono per il 50°, la "Coppa Regina Margherita": coppa che doveva assegnarsi, a detta del regolamento "a colui che transiterà a passo d'uomo nell'attraversamento dei centri abitati" (?), fu una prima trovata per tenere a freno questi nascenti centauri, che a quanto ci dicono le cronache, erano "scavezzacollì" fin dai lontani albori! La cronaca di allora ci dice che ne partirono 21 e ne arrivarono 7... "pioggia e vento accompagnarono questa prima edizione con conseguenti incidenti" non viene segnalato il nome di nessun partecipante e di nessun vincitore. Questo fu l'omaggio motociclistico che si volle dare a questa giovine Italia allora cinquantenne, naturalmente la volontà di inserire il mondo della moto nei festeggiamenti del cinquantesimo (e successivamente 1961 nel centenario "Italia '61") fu prevalentemente per volere di Piemontesi, Lombardi e Friulo-Veneti. Contemporaneamente, sempre per volere di questa gente, nasce il Moto Club d'Italia, di cui riportiamo il primo logo del 1911 al quale la FMI si ispirerà in seguito. Era così iniziata la sfida che l'uomo di inizio secolo voleva dare al tempo, alle distanze, all'incognito, all'avventura. Questi furono i primi pionieri che vollero prendere parte al primo esperimento di maratona su strade fatiscenti tra basso Piemonte e Lombardia, su strade aperte al traffico. Per essere imparziale e per amore della storia delle maratone motociclistiche rifaremo brevemente il "percorso storico" delle gran fondo Italiane, non me ne voglia il mondo se non darò risalto alle pur rispettabili maratone di altri Paesi, chi

mi conosce sa della mia convinzione che in campo motociclistico, noi Italiani, forti della nostra storia; poco o niente abbiamo da imparare dal mondo (Sabatini, 2024).

1912 – La Prima edizione della Roma-Napoli-Roma

Nel 1912 si prova a fare sul serio... teatro il centro sud. Si organizza la **Roma-Napoli-Roma di 500 km circa**, 20 partenti ma 3 arrivati. Molti sbagliarono strada attorno a Capua, altri subirono rotture ed incidenti, vinse Ernesto Merlo su Frera (Sabatini, 2024).

1913 – La Seconda (e ultima) edizione della Roma-Napoli-Roma

I partenti furono 34 e ne arrivarono 5, vinse Feliciani su Ariel (Sabatini, 2024).

1914 – il Primo Giro d'Italia Motociclistico

Nel 1914 prende il via il "I Giro d'Italia Motociclistico", 5 tappe dal 26 al 31 maggio, 2300 km, 52 partenti, vinse Brilli Peri (futuro campione automobilistico), la gara fu sabotata con spargimento di chiodi in più punti, pertanto solo 19 centauri si classificarono. Questa sfida del tempo e delle distanze coinvolse sempre più i nostri nonni; i lati delle strade erano sempre guarniti di curiosi e sportivi eccitati e festanti, tutti regolarmente a capo coperto, berretti, coppole e cappelli come era la moda di allora (Sabatini, 2024).

1919 – La prima edizione del Raid Nord Sud, detto anche "Freccia del Sud" o "Milano-Napoli".

A partire dal 1919, vi fu raid motociclistico con partenza Milano e arrivo a Caserta, denominato "Freccia del Sud" (Pepe, 2018). L'ardito progetto viene chiamato anche "Raid Nord Sud" chiamato anche "Freccia del Sud" o "Milano-Napoli", 841 km. L'11 ottobre 1919 da Porta Romana (periferia milanese) si accingono a prendere il via i 29 partenti presenti (risultavano iscritti in 44), poco prima delle 22,00 fu dato il via a Domenico Malvisi su Moto Borgo 500cc, poi un minuto dopo l'altro, il resto. L'organizzazione era curata dalla Gazzetta dello Sport. Già a Roma dei 29 partenti ne erano rimasti 14. In realtà l'arrivo sarà anticipato a Caserta e non a Napoli, questo per l'impraticabilità delle strade (cacciati i Borboni, i Piemontesi, intesi come "novella casta dominante, non faranno niente per la zona e sono passati 50 anni dalla decantata "unità d'Italia) ... Napoli dista ancora 20/25 chilometri. A vincere sarà Miro Maffeis su Motosacoche 350cc ma verrà squalificato per aver percorso strade non consone ed essere arrivato a Napoli. risulterà così vincitore Ettore Girardi su Garelli 350 in 21

ore e 56 minuti alla media di 38,296 il quale si aggiudicherà le 1.500 lire di premio. Solo sette furono gli arrivati classificati (Sabatini, 2024).

1920 – La seconda edizione della Milano-Napoli

26 settembre 1920 – 34 partenti/3 arrivati – vince Maffeis Miro su Indian 500 in 22 37'08" alla media di 39,389 km/h (Sabatini, 2024).

1921 – La terza edizione della Milano-Napoli

17 settembre 1921 – 60 partenti/27 arrivati – vince Nazzaro Biagio su Indian 1000cc in 18 00' 50" alla media di 48,654 Km/h (Sabatini, 2024).

1922 – La quarta edizione della Milano-Napoli

16 settembre 1922 – 40 partenti/18 arrivati – vince Ruggeri Amedeo su Harley Davidson 1000cc in 16 52' 12" alla media di 51,988 Km/h (Sabatini, 2024). Già all'epoca l'evento vide una buona affluenza e la presenza di future stelle del motorsport, come Tazio Nuvolari, presente su di una Sarolea 500cc il 16-17 settembre 1922, che dopo Modena si ritirerà per problemi meccanici (Sabatini, 2024).

1923 – La quinta edizione della Milano-Napoli

30 settembre 1923 – 42 partenti/16 arrivati – vince Mentasti Guido su Frera in 16 51'25" alla media di 52,037 Km/h (Sabatini, 2024).

1924 – La sesta edizione della Milano-Napoli

17 settembre 1924 – 45 partenti/16 arrivati – vince Self Edoardo su Bianchi 350cc in 18 01'56" alla media di 48,635 Km/h (Sabatini, 2024).

1925 – La settima edizione della Milano-Napoli

29 agosto 1925 – 51 partenti/24 arrivati – vince Manetti Enrico su Frera 350cc in 17 57' 17" alla media di 49,123 Km/h (Sabatini, 2024).

1926 – La sospensione

Nel 1926 verranno sospese tutte le gare di gran fondo (Sabatini, 2024).

1932 – La Prima Coppa Mussolini

Dopo sette anni di sospensione, nel 1932 le gran fondo ripresero per espresso volere di Mussolini per imporre una volontà di disciplina, bravura, coraggio, lealtà, sacrificio ed eroismo. Venne chiamata “Coppa Mussolini” (Sabatini, 2024). Tracce documentali de “La coppa d'oro Mussolini di motociclismo” sono presenti in formato video (archivioluce.com, 1932). L’VIII Milano-Napoli – I Coppa Mussolini prenderà il via il giorno 11 giugno 1932. Sempre a Rogoredo a mezzanotte l’on. Lando Ferretti, futuro e importante spalla del motociclismo italiano del dopoguerra, darà il via a Raffaele Alberti su Ancora 175cc, saranno 105 i piloti al via. L’ultimo a partire alle 5,50, quando ormai è l’alba, sarà Terzo Bandini su Guzzi 500. Primo controllo orario a Bologna in viale Vicini c/o Porta Saffi, passano quasi attaccati Vincenzo Borghese su Benelli 175cc, Celeste Cavaciuti su CM 175cc, Primo Sini su CM 175cc e via via gli altri. A Firenze ore 7.45, dopo aver superato Futa e Raticosa il primo a transitare è Primo Zini, (fin qui le mitiche maratone non avevano mai sfidato i tornanti di Futa e Raticosa ma procedevano per la “Porrettana” per raggiungere Firenze). Il primo a tagliare il traguardo a Secondigliano, alle porte di Napoli, sarà Riccardo Brusi su Guzzi 250cc in 9 ore e 55 minuti che vincerà questa categoria. L’assoluta sarà invece del lecchese Carlo Fumagalli su Guzzi 500cc in 9 32’ 22” alla media di 93,084 km/h, il vincitore delle 350cc sarà il perugino Ivo Montesi in 10 ore e 5 minuti. Dei 105 partenti, 53 porteranno a termine l’impresa (Sabatini, 2024).

1933 – La Seconda Coppa Mussolini

23 aprile 1933 – 84 partenti 24 arrivati – vince Pigorini Aldo su Bianchi 500cc in 9 12’ 37” alla media di 96,413 Km/h (Sabatini, 2024).

1933 – A Roma, la Moto Guzzi rende omaggio al Milite Ignoto

Grazie all’Archivio Luce abbiamo potuto risalire e prendere coscienza di un evento piuttosto emblematico, la casa motociclistica di Mandello del Lario (affacciata sulla sponda orientale del lago di Como) e fondata nel 1921, protagonista assoluto del motociclismo italiano, ha reso omaggio al Milite Ignoto attraverso una attività di comunicazione istituzionale *corporate*.

Benché l’evento rientri nella normalità delle cerimonie legate alla propaganda del regime fascista, non è del tutto chiaro perché sia stato necessario esporre in maniera così poco discreta il marchio lariano (Cfr. in appendice la scheda riassuntiva di Giorgio Parodi, Moto Guzzi).

Ill 2: Il 14 ottobre militi e dipendenti della Guzzi rendono omaggio al Milite Ignoto portando una corona di alloro.



Fonte: Archivioluca.com ill. 2.

Ill 3: Militi e dipendenti della Guzzi inginocchiati, fanno il saluto fascista davanti alla tomba del Milite Ignoto.



Fonte: Archivioluca.com ill. 3.

Ill 4: Dipendenti della Guzzi mentre scendono le scalinate del Vittoriano dopo aver reso omaggio al Milite Ignoto



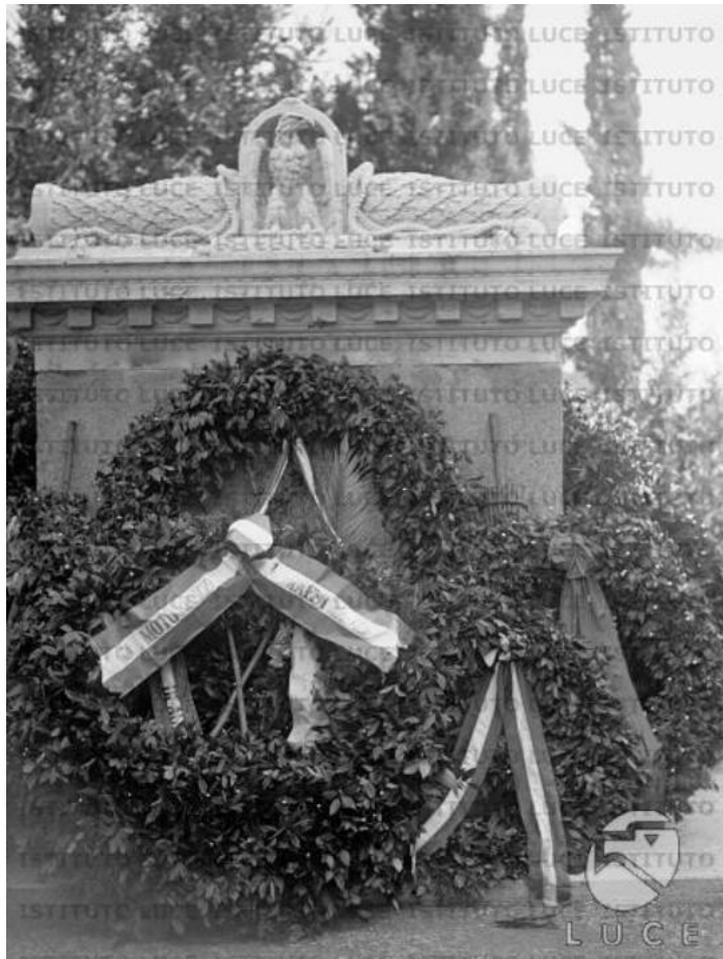
Fonte: Archivioluca.com ill. 4.

Ill 5: Dipendenti della Guzzi alzano il braccio nel saluto fascista davanti all'ara dei caduti fascisti (vedi nota a p. 10).



Fonte: Archivioluca.com ill. 5.

Ill 6: L'Ara dei caduti fascisti con corone di alloro in occasione della visita dei dipendenti della Guzzi (vedi nota a seguire).



Fonte: Archiviolute.com ill. 6.

Nota storica sul monumento “Ara dei Caduti Fascisti”

L'“Ara dei Caduti Fascisti” a Roma era un monumento eretto durante il periodo del regime fascista in Italia. Si trovava in Piazza Augusto Imperatore, vicino al Mausoleo di Augusto. L'ara era dedicata ai caduti fascisti della Prima guerra mondiale e commemorava coloro che avevano perso la vita in nome dell'ideologia fascista.

L'ara era costituita da un grande basamento in travertino, su cui si trovava un altare sormontato da una grande croce. Attorno all'altare erano posizionate sculture e decorazioni che rappresentavano simboli e iconografia del fascismo. L'intero monumento trasmetteva un forte messaggio di esaltazione e celebrazione degli ideali fascisti e dei caduti che li avevano sostenuti.

Dopo la caduta del regime fascista e la fine della Seconda guerra mondiale, molti monumenti e simboli legati al fascismo furono rimossi o distrutti in Italia, compresa l'Ara dei Caduti Fascisti. Oggi, il sito dove si trovava l'ara è una piazza aperta senza il monumento originale.

Ill 7: Copertina “La Tribuna Illustrata”, 4 giugno 1933.



Fonte: <https://www.estadao.com.br/politica/neumanne/mussolini-e-bolsonaro-de-moto-contra-a-lei/>
<https://valterpomar.blogspot.com/2021/05/bolsonaro-e-mussolini.html>

1934 – La Terza Coppa Mussolini

6 maggio 1934 – 66 partenti 31 arrivati – vince Bandini Terzo su Guzzi 500cc in 9 01' 38" alla media di 98,370 (Sabatini, 2024). Il percorso era Milano – Roma – Napoli. Organizzata dal Reale Moto Club d'Italia.

Ill 8: Coppa d'Oro Mussolini.



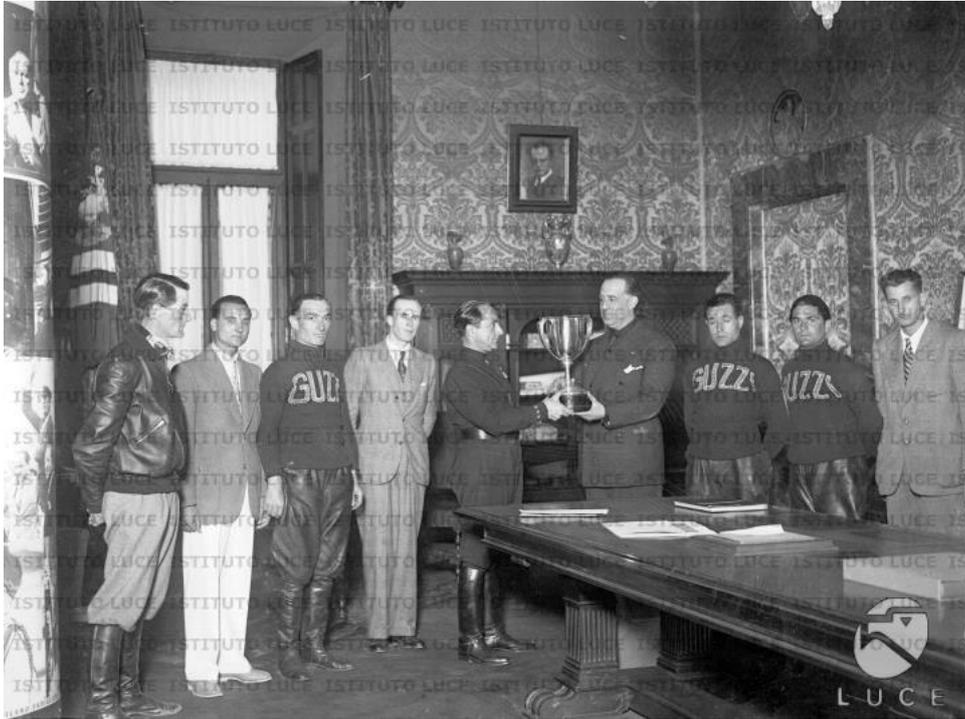
Fonte: Archiviolute.com ill. 8.

Ill 9. Copertina del Regolamento.



Il 18 maggio, a Roma, Achille Starace segretario del partito, in una sala di palazzo del Littorio (palazzo Vidoni), consegna la "Coppa d'oro Mussolini" ai vincitori della gara motociclistica della III Coppa Mussolini, sul percorso Milano-Roma-Napoli.

Ill 10: Premiazione dei vincitori.



Fonte: Archiviolute.com ill. 10.

1935 – La Quarta Coppa Mussolini

28 aprile 1935 – 31 partenti 20 arrivati – vince Tenni Omobono su Guzzi 500cc in 7 58' 44" alla media di 107,910 (Sabatini, 2024).

1936 – La Quinta Coppa Mussolini

1° maggio 1936 – 72 partenti – 40 arrivati – vince Tenni Omobono su Guzzi 500cc in 8 02' 46" alla media di 107,530 La Milano-Napoli si correrà fino al 1936 (Sabatini, 2024).

1937 – La Sesta Coppa Mussolini, nasce la Milano-Taranto

Nel 1937, il percorso della gara subì una revisione da parte di Mario D'Eintrona, un dirigente tarantino della Reale Federazione Motociclistica Italiana, con l'approvazione del Presidente dell'ente stesso,

Ugo Leonardi, che era anche Console della Milizia della Strada. Questa modifica portò al prolungamento fino a Taranto, aumentando la distanza totale a 1.400 km.

Era una distanza considerevole considerando i mezzi dell'epoca e il fatto che i piloti dovevano coprire il percorso in una sola notte. L'innovazione fu accolta con entusiasmo, infatti il numero di partecipanti passò da 72 dell'anno precedente a 135 iscritti, di cui 116 partenti.

Questi coraggiosi si lanciarono nell'estenuante avventura di 1.283 km, sfidando principalmente le avverse condizioni meteorologiche. Era un vero e proprio raid che metteva alla prova i concorrenti, tanto che spesso solo meno della metà di quelli che avevano preso il via riuscivano ad arrivare al traguardo, a causa delle numerose insidie lungo il percorso.

Molte strade non erano ancora asfaltate e le condizioni meteorologiche erano estremamente variabili. La partenza venne spostata a Rogoredo, allora periferia di Milano, mentre il traguardo era situato sul Lungomare di Taranto.

Alla mezzanotte del 2 maggio 1937 ebbe inizio la prima edizione della corsa, soltanto 57 motociclisti riuscirono a raggiungere il traguardo.

Rino Parenti, segretario del P.N.F. di Milano, fu il Mossiere e il primo a partire fu Traetta Michele (Associazione Motociclistica Taranto) su una Benelli 250cc. Poi si susseguirono campioni noti ed affermati come Dorino Serafini, Aldo Pigorini, Amilcare Rossetti e Alberto Ascari (futuro campione automobilistico).

Il vincitore assoluto fu Guglielmo Sandri, con una media di circa 104 km/h. Aldo Pigorini su una Guzzi bicilindrica arrivò secondo con poco più di 7 minuti di distacco da Sandri (milanotaranto.com, 1937).

Ill. 12: Copertina della rivista *Moto Ciclismo*, XXIII, 18 (6 maggio 1937).



Fonte: <https://www.milanotaranto.com/1937-1-edizione/>

1938 Settima Coppa Mussolini, Seconda edizione della Milano-Taranto

La seconda edizione della corsa fu vinta da Giordano Aldrighetti su una moto Gilera 4C con compressore della scuderia di Enzo Ferrari, viaggiando alla media di circa 118 km/h e stabilendo un record destinato a restare imbattuto (Sabatini, 2024).

1939 Ottava Coppa Mussolini, Terza edizione della Milano-Taranto

La terza edizione della corsa fu vinta da Ettore Villa su una moto Gilera 500 sport monocilindrica viaggiando ad una media di circa 97 km/h, contro tutti i pronostici che vedevano favorite le moto Gilera 4 cilindri ma che furono vittime delle cadute dei loro piloti (Sabatini, 2024).

1940 Nona Coppa Mussolini, Quarta edizione della Milano-Taranto

Al termine della quarta edizione, che fu vinta da Guido Cerato su Moto Guzzi Condor, l'attività motociclistica subisce le conseguenze della Seconda guerra mondiale ormai imminente, e che porterà alla sospensione delle successive edizioni (Sabatini, 2024).

Conclusioni

L'analisi della sostituzione funzionale dalla "Coppa Regina Margherita" alla "Coppa Mussolini" nel contesto del motociclismo italiano offre una prospettiva approfondita sul ruolo politico e sociale del periodo fascista. La transizione da un premio celebrativo dell'Unità d'Italia a uno strumento di propaganda per il regime evidenzia il potere manipolativo della macchina di propaganda fascista e l'importanza del motociclismo come veicolo di messaggistica politica. Inoltre, la forte connessione personale di Benito Mussolini con il mondo delle motociclette aggiunge un elemento di interesse e comprensione delle dinamiche di potere dell'epoca. Questo studio storico-documentale, secondo una prospettiva di analisi della semiotica delle ideologie, contribuisce a una migliore comprensione delle relazioni tra sport, politica e ideologia durante il periodo fascista in Italia.

Restano da approfondire molti temi legati al coinvolgimento delle case motociclistiche con la causa del Fascismo sul fronte italiano e straniero, ben oltre la prospettiva del sistema premiale locale.

Bibliografia

Archivioluce.com
1932

<https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL5000054183/2/la-coppa-d-oro-mussolini-motociclismo-7.html&jsonVal=>

Didascalie:

- Ill 2: [https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036331/12/militi-e-dipendenti-della-guzzi-rendono-omaggio-al-milite-ignoto-portando-corona-alloro.html?startPage=0&jsonVal={\"jsonVal\":{\"query\":\"*:*\",\"fieldDate\":\"dataNormal\", \"_perPage\":20,\"temi\":\[\"Industria%20Guzzi\"\]}}}](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036331/12/militi-e-dipendenti-della-guzzi-rendono-omaggio-al-milite-ignoto-portando-corona-alloro.html?startPage=0&jsonVal={\)
- Ill 3: [https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036332/12/militi-e-dipendenti-della-guzzi-inginocchiati-fanno-saluto-fascista-davanti-alla-tomba-del-milite-ignoto.html?startPage=0&jsonVal={\"jsonVal\":{\"query\":\"*:*\",\"fieldDate\":\"dataNormal\", \"_perPage\":20,\"temi\":\[\"Industria%20Guzzi\"\]}}}](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036332/12/militi-e-dipendenti-della-guzzi-inginocchiati-fanno-saluto-fascista-davanti-alla-tomba-del-milite-ignoto.html?startPage=0&jsonVal={\)
- Ill 4: [https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036333/12/dipendenti-della-guzzi-mentre-scendono-scalinate-del-vittoriano-dopo-aver-reso-omaggio-al-milite-ignoto.html?startPage=0&jsonVal={\"jsonVal\":{\"query\":\"*:*\",\"fieldDate\":\"dataNormal\", \"_perPage\":20,\"temi\":\[\"Industria%20Guzzi\"\]}}}](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036333/12/dipendenti-della-guzzi-mentre-scendono-scalinate-del-vittoriano-dopo-aver-reso-omaggio-al-milite-ignoto.html?startPage=0&jsonVal={\)
- Ill 5: [https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036334/12/dipendenti-della-guzzi-alzano-braccio-nel-saluto-fascista-davanti-all-ara-caduti-fascisti.html?startPage=0&jsonVal={\"jsonVal\":{\"query\":\"*:*\",\"fieldDate\":\"dataNormal\", \"_perPage\":20,\"temi\":\[\"Industria%20Guzzi\"\]}}}](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036334/12/dipendenti-della-guzzi-alzano-braccio-nel-saluto-fascista-davanti-all-ara-caduti-fascisti.html?startPage=0&jsonVal={\)
- Ill 6: [https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036335/12/l-ara-caduti-fascisti-corone-alloro-occasione-della-visita-dipendenti-della-guzzi.html?startPage=0&jsonVal={\"jsonVal\":{\"query\":\"*:*\",\"fieldDate\":\"dataNormal\", \"_perPage\":20,\"temi\":\[\"Industria%20Guzzi\"\]}}}](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000036335/12/l-ara-caduti-fascisti-corone-alloro-occasione-della-visita-dipendenti-della-guzzi.html?startPage=0&jsonVal={\)
- Ill 8: [https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000039588/12/la-coppa-d-oro-mussolini-consegnata-ai-vincitori-della-gara-motociclistica-milano-roma-napoli-starace.html?startPage=&jsonVal=%7B\"jsonVal\"%3A%7B\"fieldDate\"%3A\"dataNormal\"%2C\"_perPage\"%3A20%7D%7D&jsonVal={\"jsonVal\":{\"fieldDate\":\"dataNormal\", \"_perPage\":20}}}](https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000039588/12/la-coppa-d-oro-mussolini-consegnata-ai-vincitori-della-gara-motociclistica-milano-roma-napoli-starace.html?startPage=&jsonVal=%7B\)
- Ill 10: https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000039587/12/il-segretario-del-partito-sala-palazzo-del-littorio-consegna-coppa-d-oro-mussolini-ai-vincitori-della-gara-motociclistica-milano.html?startPage=&jsonVal=%7B%22jsonVal%22%3A%7B%22fieldDate%22%3A%22dataNormal%22%2C%22_perPage%22%3A20%7D%7D&jsonVal=%7b%22jsonVal%22:%7b%22fieldDate%22:%22dataNormal%22,%22_perPage%22:20%7d%7d

Gdecarli.it

<http://www.gdecarli.it/php/circuit.php?var1=2792&var2=1>

milanotaranto.com

1937

<https://www.milanotaranto.com/1937-1-edizione/>

Pannullo, Antonio

2015 “Giorgio Parodi, l'asso della aviazione fascista che fondò la Moto Guzzi”. In *secoloditalia.it*.

<https://www.secoloditalia.it/2015/08/giorgio-parodi-lasso-aviazione-fascista-fondo-moto-guzzi/>

Pepe, Francesco

2018 “Milano-Taranto: la storia e le tappe della 32ª edizione”. In *Motoblog.it*

<https://www.motoblog.it/post/912784/milano-taranto-la-storia-e-le-tappe-della-32a-edizione>

Ragazzoni, Achille

2021 “*Il Fascismo discreto della Moto Guzzi, di Achille Ragazzoni*”. In *PannunzioMagazine.it*
<https://www.pannunziomagazine.it/il-fascismo-discreto-della-moto-guzzi-di-achille-ragazzoni/>

Sabatini, Franco

2024 “*Radici - Milano Taranto*”. In *MilanoTaranto.com*
<https://www.milanotaranto.com/radici/>

Sergione, Marco

2021 “*Mussolini e la passione per le moto*”. In *lagazzettatorinese.it*.
<https://lagazzettatorinese.it/mussolini-e-la-passione-per-le-moto/#:~:text=Mussolini%20e%20le%20%20moto%20del.altre%20piccole%20italiane>).

Appendice

Giorgio Parodi

La Moto Guzzi è stata fondata da Carlo Guzzi e Giorgio Parodi nel 1921. Giorgio Parodi nacque nel 1897 a Venezia. Allo scoppio della Grande Guerra non esitò a falsificare documenti per poter partire volontario e servire la patria, tema questo che gli rimarrà caro per tutta la vita. Durante il conflitto divenne pilota di aerei, conquistandosi ben tre medaglie d'argento al valore, cui ne seguiranno altre. Era molto amico con un collega pilota, Giovanni Ravelli, campione motociclista e pilota da caccia nella Serenissima. I due conobbero e strinsero amicizia con Carlo Guzzi, maresciallo della Regia Marina, anch'egli appassionato di motociclette e di motori. Subito dopo la guerra, Guzzi propose ai due piloti di costruire motociclette da nuova concezione. Si trovarono subito d'accordo, e in effetti era un trio ben assortito: giovani, coraggiosi, ex militari, entusiasti. Il padre di Carlo Guzzi era uno stimato ingegnere, come il fratello Giuseppe, quello di Giorgio Parodi era un armatore genovese, Emanuele, che tra l'altro finanziò la fabbrica con ben duemila lire, e Giovanni Ravelli era un famoso campione motociclista e asso dell'aviazione, che avrebbe potuto introdurre il suo prestigio sportivo. Ma Ravelli, bresciano, nel corso di un volo di collaudo nel 1919 ebbe un incidente aereo e morì, segnando in questo modo il futuro della Moto Guzzi. Perché quell'aquila d'oro ad ali spiegate che ancora oggi vediamo su tutte le moto della Guzzi, rappresentano la presenza eterna di Giovanni Ravelli nella società, per espresso desiderio di Parodi e Guzzi. Ma i due giovani non si persero d'animo, e nel marzo 1921 a Mandello del Lario, ora in provincia di Lecco mentre al tempo in provincia di Como, fondarono la Società Anonima Moto Guzzi, dal cognome del motorista Carlo Guzzi, per espressa volontà di Parodi. Il primo motociclo costruito fu la GP, dalle iniziali di entrambi, ma poco dopo il nome fu cambiato in “Normale”. Nel 1935 si arruolò nuovamente volontario per la guerra d'Etiopia, conquistandosi una medaglia di bronzo per lo spericolato attacco all'aeroporto di Addis Abeba. Frattanto Parodi, che era soprannominato “Lattuga”, a Genova si occupava anche del club aviatorio, faceva l'istruttore, il pilota sportivo, oltre che l'industriale. Ma nel 1940 la patria

lo chiamò per la terza volta: ormai capitano pilota, volle partire ancora volontario e si trovò nei cieli dell’Africa settentrionale, ricoprendosi di gloria. E fu uno di questi gesti di abnegazione che segnò la sua vita: nel maggio 1942, corse alla ricerca di un aereo che non era tornato alla base, ma il motore del suo velivolo, surriscaldato, gli esplose in faccia ferendolo gravemente e causandogli la perdita di un occhio, incidente in seguito al quale non poté più volare. Riuscì comunque ad assistere il secondo pilota sino al rientro. Ebbe per questo la quinta medaglia d’argento, ma il fisico era minato dalle ferite di guerra, tanto che, il 18 agosto 1955, a soli 58 anni, morì (Pannullo, 2015).

Secondo un’altra ricostruzione, allo scoppiare della Guerra d’Etiopia venne richiamato (non partì volontario). In Africa Orientale non rimase comunque molto e, a parte il combattimento aereo di Addis Abeba svolse più che altro attività addestrativa e ricognitiva. Fu richiamato anche allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale e qui ebbe modo di ricevere altre due Medaglie d’Argento al Valor Militare, una per un’azione sui cieli di Tolone e l’altra per un’azione in Africa Settentrionale, a causa della quale perse un occhio. Tra il 1943 ed il 1945, molti operai della Guzzi, partigiani o comunque antifascisti, vennero salvati proprio per l’azione discreta, compiuta dietro le quinte, di Giorgio Parodi (Regazzoni, 2021).