

STORIA del MOTORALLY

Nel 1970 ho iniziato, non so ancora perché - forse per passione o per sentirmi qualcuno, a partecipare alle gare di Regolarità (Enduro). Punti cardine: ho cominciato ad andare in motorino a 16 anni e non sapevo cosa fosse un Moto Club.

Beh, nonostante l'ignoranza in materia e fissato come punto fermo la mia intenzione a partecipare alle gare di Enduro, assunsi le necessarie informazioni trovando, finalmente, la Sede del Moto Club Varese e iniziando così la mia avventura in campo motociclistico.

Con poco denaro e un'abilità - se si può dire - ancora inferiore, con un Romeo 50cc assolutamente di serie e non certo da competizione iniziai a gareggiare. Per due anni collezionai solo ritiri e poi, nel 1973, dopo aver iniziato a lavorare e grazie alla pazienza dei miei genitori, acquistai una favolosa Puch 175 con la quale ottenni subito un 10° posto - di classe - a Vigevano; chi non l'avrebbe ottenuto dopo quasi tre anni di fiaschi?

Ormai mi sentivo un collega del grande Alessandro Gritti: peccato che, mancando la stoffa, continuai a correre collezionando posizioni di estremo rincalzo, qualunque classe scegliessi (sono anche stato un po' sfortunato perché se nell'anno prima in 250cc non c'era nessuno l'anno successivo, dopo aver deciso di partecipare c'erano tutti e non scesi mai sotto il 18° posto in classifica).

Una cosa, comunque, era certa: la mia passione per la moto era sempre maggiore e mi era ormai entrata nelle vene.

I veri risultati, tuttavia, - quelli che almeno contano un po' - non si vedevano più di tanto e nel 1978 decisi di prendermi una pausa di riflessione, rivolgendo le mie attenzioni al gentil sesso!

Irrinunciabili, però, furono le mie uscite in fuoristrada la domenica mattina, qualunque tempo ci fosse; non solo: colto da folgorazione decisi di raccontare la moto a fumetti e così trascorsi le mie notti a creare e disegnare storie che poi vennero pubblicate da un noto settimanale motociclistico; beh, non è stato come vincere una gara ma riuscii a togliermi le mie soddisfazioni!

E venne il periodo delle moto a quattro tempi *entro fuoristrada* che mi indusse ad acquistare l'ormai mitica Yamaha XT 550 e a trascorrere, così, tutti i week-end a scorrazzare per i passi alpini, su ogni tipo di percorso e con ogni tipo di clima.

La passione per il mondo delle corse, però, non si assopì mai, anzi! La Dakar, che di anno in anno diventava sempre più famosa, mi accendeva mille fantasie e milioni di pensieri. Feci, allora, una riflessione: correre in Africa sarebbe stato troppo oneroso e avrebbe richiesto una grossa preparazione, con l'incognita - non troppo latente - della "*stoffa*": no, no, troppo rischioso! Sentivo che avrei fatto un buco nell'acqua... anzi, nella sabbia!

Lavoravo nel settore aeronautico (altra mia grande passione) e certo non l'avrei abbandonato per un'avventura nella quale non ritenevo di avere tutte le carte in regola; sì, però, un piccolo rally in Italia si sarebbe potuto fare! Era un tipo di gara in cui non contava tanto andare forte in assoluto quanto saper usare la testa, per non sbagliare rotta e senza dilapidare i propri denari.

Unico problema - e non trascurabile - era che nessuno organizzava simili eventi!

Altra folgorazione: "*Io faccio io*", pensai! Da quel momento il pensiero di "*fare*" divenne il mio chiodo fisso. Al fine di riuscire a creare un percorso degno del nome "*Rally*", ma non eccessivamente debilitante dal punto di vista fisico, trascorsi le mie domeniche mattina a girovagare nei dintorni di Varese.

La mia intenzione era di permettere la partecipazione ai rally a persone che usavano la moto *entro fuoristrada* tutti i giorni, sia su strade normali che in fuoristrada, senza - necessariamente - aver bisogno di una licenza: sarebbe stato decisamente limitativo nei confronti di coloro che avrebbero voluto togliersi la soddisfazione di una partecipazione, giusto per vedere come funzionava la cosa.

Ormai avevo chiaro il progetto e così decisi di ripresentarmi al MC Varese ma, questa volta, come organizzatore e non come pseudo-pilota. Trascorse due settimane a fare anticamera, alla fine riuscii a proporre le mie idee.

Risultato: gli Enduristi "puri" mi guardarono con ribrezzo mentre un'altra parte del Consiglio direttivo giudicò la cosa interessante o - almeno - sarebbe potuta essere oggetto di discussione: nulla di più. Questo anche perché parlare di fuoristrada nelle nostre zone non ci avrebbe consentito di ottenere un permesso dalle Autorità locali, troppo sensibili alle problematiche ecologiche.

Il "chiodo" era, però, conficcato troppo a fondo e così decisi di dimostrare al MC che se le cose fossero state presentate in modo adeguato, si sarebbe potuta trovare una soluzione con le Amministrazioni locali.

Avendo ben presente il percorso da proporre, non mi rimaneva che fare il giro di tutti i Comuni interessati, ivi comprese le Comunità Montane: avevo anche trovato il cavallo di Troia: le gomme!

Banditi gli pneumatici da Motocross o Enduro volevo ammettere solo pneumatici da *entro fuoristrada* e il massimo del tassellato era il Michelin T61. Riuscii a far passare la mia iniziativa (trascorsi ogni sabato mattina nei vari comuni) alle autorità interessate dal percorso: tutti mi promisero che se la manifestazione avveniva come l'avevo loro presentata i mi avrebbero accordati i permessi. Vittoria!!!

Ritornai al MC e con queste premesse - alla fine - alcuni Consiglieri mi diedero retta e formammo una squadra per studiare in dettaglio il da farsi: eravamo a Settembre 1983. Da notare che nessuno della "squadra" aveva mai organizzato nulla, neanche una gimkana rionale.

Subito ci si presentarono tre problemi fondamentali: le risorse economiche, il numero di concorrenti papabili e il permesso Federale (FMI) di approvare una gara, per quei tempi anomala.

IL..DENARO

Avendo come parola d'ordine "*non bisogna rimetterci una lira*", avremmo dovuto coprire tutte le spese organizzative senza contare sugli introiti delle iscrizioni (non sapevamo in realtà quale sarebbe potuto essere il numero di partecipanti alla manifestazione); occorreva, quindi, coprire tutte le spese (manifesti, cronometristi, ambulanze, sacchetti pranzo, assicurazioni, radioamatori, etc.) con quanto si poteva raccogliere dagli Sponsors.

A quei tempi la Cagiva vendeva come il pane l'Aletta Rossa 125 e anche l'Ala Rossa 350, classiche *entro fuoristrada*...: pensai che sarebbe potuta essere interessata. Detto e fatto: disegnai la bozza del manifesto della gara riuscendo a illustrare il progetto a Roberto Azzalin, uno dei pezzi da novanta della Cagiva.

Guardandomi un po' perplesso, alla fine fu d'accordo con la mia proposta: uaoh! Avevamo trovato uno Sponsor di prestigio che avrebbe fatto da traino per tutti gli altri!

Un gruppo di persone si dedicò solo ad acquisire altri Sponsors minori, mentre l'entusiasmo cresceva di giorno in giorno e altra gente del MC si univa a noi nell'impresa!

IL NUMERO DI CONCORRENTI

La pubblicità era fondamentale e inviammo comunicati stampa a tutti i giornali del settore (ancora una volta il nome Cagiva ci diede credibilità), accordandoci parallelamente con la Sede varesina di Radio Montecarlo che mandò in onda spot radiofonici: qualcuno si sarebbe ben convinto a partecipare!

IL PERMESSO FMI

Messa sul tappeto l'idea della necessità di una gara senza licenza, alla fine mi accordai con il Delegato Regionale FMI perché inoltrasse la mia idea di far passare la gara come Formula Motoraid "*sperimentale*", categoria che non prevede una licenza (previdenti, comunque, stipulammo un'assicurazione al fine di coprire eventuali infortuni ai concorrenti).

Con questo "*piccolo*" stratagemma ottenni l'approvazione del mio Regolamento di gara, che prevedeva anche due categorie di classi: una aperta alle Enduro "*vere*" (non volevamo lasciare fuori gli enduristi) e una dedicata alle moto *entro fuoristrada* "*da passeggio*": avevamo così allargato al massimo il bacino di utenza disponibile.

Tracciate, così, le linee guida fondamentali la squadra organizzativa divenne uno squadrone: cominciarono ad arrivare le iscrizioni, poche all'inizio ma poi in continuo crescendo. La data fatidica per la gara fu fissata al 15 Aprile 1984.

Seguirono quattro mesi di intenso lavoro in cui nulla doveva essere lasciato al caso, compreso il clima, che sarebbe potuto essere avverso.

Poiché le risorse economiche raccolte coprivano ormai ampiamente le spese, decidemmo di investire una parte organizzando una serata di presentazione ufficiale aperta a tutti gli appassionati, oltre che alle Autorità coinvolte ed agli Sponsors.

La serata venne fissata un mese prima della gara in un noto Hotel di Varese: avremmo potuto contare anche sulla presenza di alcuni piloti reduci dalla Dakar.

Fu un successo, tanto che non sapevamo più dove stipare gli ospiti intervenuti in numero veramente inatteso!

Dove mai s'era vista una manifestazione interregionale, per di più un Motoraid, con una partecipazione alla presentazione simile a quella di una gara da campionato del mondo?

Questo fu un altro obiettivo raggiunto: far sentire i motociclisti della domenica - o poco più - protagonisti di un avvenimento, coccolandoli come tali!

Arrivò il fatidico 15 aprile (la notte precedente non ero riuscito a chiudere occhio), l'ora della verità!

Alle 6.00 del mattino eravamo tutti sul piazzale delle Operazioni Preliminari e della partenza, prevista per le 9.00: il tempo era stupendo... un problema in meno.

Iniziò subito lo smistamento delle ambulanze, dei cronometristi e delle squadre di controllo nelle varie sezioni del percorso che si snodava per 140 km, inoltre potemmo contare anche sull'appoggio dei volontari del soccorso alpino che venivano dislocati sui tratti più ostici del percorso.

Il piazzale, intanto, cominciava ad animarsi di concorrenti in modo, vi assicuro, incredibile.

E' vero che avevamo architettato ad arte l'avvenimento, ma un risultato così al primo colpo non se l'aspettava nessuno: 240 partecipanti; tra questi ne ricordo due in particolare: il mitico Zampolli che - alla veneranda età di 76 anni - si presentava al via con una SWM 50cc e un giovane bergamasco (oggi, per la fisicità ed il modo di esprimersi, potrebbe essere assimilato a Suor Nausicaa di Colorado Cafè) che ebbe il coraggio di presentarsi al via con una possente BMW 900 da strada, con pneumatici da strada e tanto di borse Krauser!

Cercai di dissuaderlo, spiegandogli il tipo di percorso non propriamente stradale, ma lui mi assicurò che era abituato alle staccate in mulattiera dai cento all'ora, scalando dalla quinta alla prima senza neanche usare la frizione! In più era partito apposta da Bergamo la mattina alle 6.00! Non ebbi il coraggio di rimandarlo a casa e incrociai le dita.

I concorrenti iniziarono la loro avventura partendo a 30" secondi l'uno dall'altro, attrezzati di apposito Road Book fornito dal Moto Club Varese. Il pensiero di quel RB mi fa ridere ancora oggi!

Dovete sapere che nessuno di noi aveva mai visto un vero RB, così ci inventammo un blocchetto di carta che riportava in forma un po' descrittiva il percorso da seguire con tanto di deviazioni per raggiungere i pochi distributori di benzina aperti quel giorno: unico divieto fu di buttare per strada i fogli letti.

La gara era ormai nel suo pieno svolgimento e tutto girava come un orologio: nessun avviso d'incidente, la cosa più importante. Il cuore continuava, però, a battere forte e l'ansia era lì, neanche un minimo accenno di regressione!

I primi concorrenti cominciarono a giungere al traguardo e furono entusiasti della loro avventura, contribuendo, non poco, ad abbattere il livello di ansia che terminò quando tutti i partecipanti alla manifestazione giunsero al traguardo e tutti i ritirati furono rintracciati. 240 partiti e 240 sani e salvi: benone!

Mi domando ancora adesso come avessero potuto "*navigare*" con quel RB, ma nessuno si lamentò. L'atmosfera era di festa e l'entusiasmo alle stelle; mancavano solo l'esposizione delle classifiche e la ricca premiazione mentre le luccicanti coppe erano già tutte esposte, attirando la golosità dei più competitivi.

Ma l'esperienza in un modo o nell'altro si deve pagare, nessuno è perfetto, figuriamoci alla prima esperienza!

Infatti il tempo passava e le classifiche non si vedevano, mi recai al centro classifiche e vedevo solo facce attonite.

Noi che avevamo voluto essere all'avanguardia avevamo ben pensato di informatizzare il tutto per dare una ventata di modernità; peccato che, per una serie di malintesi, il programma

computerizzato non era in grado di stilare la classifica in modo corretto e si sarebbe dovuto rifare tutto a mano; sentii un brivido lungo la schiena!

Il tempo passava implacabile e i concorrenti già si preparavano al ritorno a casa: no, non poteva finire così miseramente! Bisognava prendere una decisione che ci togliesse d'impaccio e con i miei più stretti collaboratori decisi di annunciare che le classifiche sarebbero state stilate con la giusta calma e che la premiazione sarebbe avvenuta due settimane più tardi invitando tutti i partecipanti ad una serata dedicata.

Una cosa del genere in una gara di Enduro avrebbe scatenato la rivoluzione con tanto di impiccagione sul campo degli organizzatori, ma qui il mondo era diverso e salvo pochi borbottii tutti tornarono a casa, comunque, contenti di aver vissuto una vicenda "Dakariana".

Due settimane dopo tutto si concluse in bellezza e - sinceramente - fui gradevolmente stupito di rivedere presenti alla premiazione concorrenti che venivano da confini oltre la Lombardia, segno che avevamo imboccato la strada giusta!

I moti rallystici spontanei cominciarono a prendere vigore anche nel resto d'Italia e a giugno dello stesso anno andammo a partecipare al Rally di Bagni di Romagna, una gara bellissima che rifarei ancora oggi e dove imparammo come si faceva un Road Book vero.

Ormai c'erano tutti i segnali che facevano presagire che stava per nascere una nuova disciplina nazionale: bisognava, però, assicurarne la continuità... e questo divenne il mio nuovo "*chiodo fisso*".

Per far vivere ancora il Rally delle Valli Varesine con sicurezza di partecipazione (perché questa volta la Licenza FMI di conduttore sarebbe stata necessaria) non si poteva continuare in modo Spot ma occorreva inserirlo in un circuito di gare in cui le regole fossero uguali e chiare per tutti.

Come fare non conoscendo nessuno del settore? Scrisi una lettera aperta a un prestigioso settimanale motociclistico illustrando la mia idea. Dopo qualche giorno dall'uscita in edicola di quel numero del settimanale ricevetti una telefonata in cui venivo invitato ad un incontro con alcuni Moto Club interessati alla mia idea.

L'incontro, avvenuto al Motor Show di Bologna, si concluse con un nulla di fatto anche se, di lì a poco, le telefonate si intensificarono fino a stringere un accordo tra MC Varese, MC Forlì, MC Valsesia, MC Piacenza e MC Tarkus (Caltanissetta); si avete capito bene: Caltanissetta, anche la Sicilia era con noi!

L'accordo consisteva nell'avere un'immagine comune, un regolamento comune e un aiuto reciproco nei problemi organizzativi.

Mi misi all'opera preparando un nuovo manifesto ed un regolamento che questa volta prevedeva la licenza di conduttore anche "*promozionale*" (quella che costava meno).

Mi presentai nuovamente in Cagiva a presentare il nuovo progetto e questa volta parlai con l'allora PR Carlo Pernat, sì proprio lui il "*Carletto*" nazionale attualmente manager di piloti della Moto GP. Uscii da quel colloquio entusiasta: non solo fui ascoltato, ma ricevetti l'appoggio di Cagiva e di altri tre marchi famosi; in più lui mi aiutò a velocizzare le pratiche regolamentari con la FMI, visto che si trattava di un evento nazionale e non più un fenomeno puramente locale, per cui l'interlocutore non poteva altro che essere Roma (ambiente a me totalmente sconosciuto).

Signori, era nato il Trofeo Nazionale Motorally e il 1985 era l'anno del debutto! Alla prima gara si presentarono 200 concorrenti, il successo era ormai assicurato; c'era proprio chi, come me, aspettava queste gare in Italia.

In più, oltre alle due categorie principali (a loro volta suddivise in classi), decisi di introdurre la categoria Femminile e quella Pluricilindrici, proprio per dare spazio a tutti. L'atmosfera che si respirava era di puro sport, tutto a conduzione familiare e artigianale, la migliore atmosfera per divertirsi!

Le gare sono gare, tuttavia, e qualche protesta a causa di disfunzioni organizzative - peraltro inevitabili in organizzazioni dilettantesche - cominciava a fare capolino, ma sempre con toni soft.

Cinque gare, di cui quattro con una media di 200 piloti, rappresentarono un bel successo per un debutto.

Solo la gara siciliana ebbe un numero ridotto di piloti, ma il suo fascino fece subito eco nell'ambiente; del resto era la gara più vicina all'Africa.

Il via era stato dato, ormai e con successo, ma l'importante non è solo salire in sella, ma restarci. Innanzitutto decidemmo che il discorso immagine non potevamo continuare a curarlo noi, in fondo eravamo dilettanti, e così trovammo un'Agenzia varesina che potesse occuparsene a tempo pieno: la FOR.

Noi avremmo, così, potuto occuparci della parte operativa in collaborazione con gli altri MCs Organizzatori. Già, perché dovevamo stilare un nuovo calendario per la stagione 1987 e

selezionare gli Organizzatori, poiché visto il successo riscosso c'era ormai la fila; cercammo sempre di scegliere i migliori per avere il massimo della garanzia di successo.

Naturalmente anche il Regolamento andava aggiornato, per tener conto dell'esperienza vissuta nella prima stagione.

Un bel giorno però ricevetti una telefonata da Bruno Comanducci (storico Presidente della Commissione di Coordinamento Sportivo FMI) che voleva conoscermi. Mi recai, così, a Polcanto dove ci incontrammo. Mi disse che un tale evento motociclistico non poteva avvenire senza un controllo diretto della FMI proponendomi, quindi, di entrare in FMI ricoprendo la funzione di coordinatore nazionale.

Preso dalla passione accettai senza indugi iniziando l'avventura nazionale, con tutti i crismi, che durò fino al 2000 (da Trofeo nel frattempo divenne Campionato Italiano).

Già da tempo si prospettava che l'aumentata competitività (arrivata a livelli professionali) aveva ormai bisogno di un'attività di coordinamento professionale, non più compatibile con i miei impegni lavorativi nel campo aeronautico: quindi, con tristezza, lasciai. Sono però contento che il Motorally continui, segno che avevo visto giusto, e ancor di più che lo guidi Antonio Assirelli, persona veramente capace e meritevole.

Ho vissuto una meravigliosa esperienza, conosciuto un sacco di gente in gamba e girato tutta la nostra Italia.

Vorrei citare tutti i personaggi che hanno condiviso con me questa storia, ma le pagine di un giornale non basterebbero; vorrei, tuttavia, ricordare alcuni personaggi fondamentali come Roberto Azzalin (che ha creduto in me), Sergio Liquori, Claudio Castiglioni, Giuseppe Furigo (responsabile For), Carlo Pernat (che mi ha dato il via), Attilio Carcano (mio braccio destro fin da subito) e Fulvio Mostarda (grande verificatore di Road Book).

Unico rammarico è che tutto era nato perché io potessi essere attore di gare alle quali, purtroppo, non ho mai praticamente partecipato: però, non si sa mai...!

Morale, se sei convinto di voler fare/inventare qualcosa, pensaci bene, studia tutti i particolari possibili e agisci!

Se hai pensato e studiato bene, il risultato non potrà che essere positivo!

Umberto Varesi