

LegnanoNews

Le news di Legnano e dell'Alto Milanese

Mille anni sotto le ruote

Roberta Bertolini · Saturday, July 4th, 2026

Qualche volta cambiare abitudine serve a fare nuove scoperte.

Nei giorni scorsi, per sfuggire al caldo, ho cambiato stanza. La mansarda aveva superato i trenta gradi e in una casa senza condizionatore, a un certo punto, anche il sonno diventa una trattativa.

Così sono sceso in taverna. Cinque o sei gradi in meno, in certe notti d'estate, sono una forma di salvezza.

Prima di addormentarmi, come faccio spesso, ho cominciato a guardarmi intorno per vedere che cosa potessi leggere. Ho preso in mano un volume della **Storia d'Italia di Indro Montanelli**. L'ho aperto senza un programma preciso. E lì, quasi per caso, ho incontrato Corrado II il Salico, imperatore del Sacro Romano Impero, che mille anni fa scendeva in Italia.

Era il 1026. Da lì è partito un filo. Poi un altro. Perché la storia, quando la si lascia lavorare, non procede quasi mai in linea retta. È più simile a una radice: entra sottoterra, scompare, poi riemerge dove non te lo aspetti. Così sono tornato a pensare al **Seprio**, a quella terra di mezzo che spesso attraversiamo senza più vederla. Una terra che non è periferia tra Varese e Milano, ma uno dei luoghi profondi della storia lombarda.

Il giorno dopo ho preso la bicicletta e sono andato a **Santa Maria foris portas, a Castelseprio**. Chi vive da queste parti rischia di passarci accanto per anni senza capire davvero che cosa custodisca.

Non è una piccola chiesa isolata nei boschi. È uno dei luoghi più importanti della pittura altomedievale europea. **Nella sua abside ci sono affreschi misteriosi, capaci di mettere in relazione la provincia di Varese con Bisanzio, con i Longobardi, con Milano, con l'Europa.**



È uno di quei posti che correggono la nostra idea di provincia. Perché la provincia non è ciò che sta lontano dalla storia. Spesso è il punto in cui la storia è rimasta depositata, nascosta, più silenziosa. Da lì, scendendo verso la parte bassa della provincia, verso quel confine mobile tra **Castellanza, Busto, Legnano e l'Olona**, un'altra storia ha cominciato a intrecciarsi con quella di mille anni fa. La storia del Carroccio. Siamo abituati a pensarlo come una cosa di Legnano, della battaglia del 1176, di Federico Barbarossa, della Lega Lombarda, di Alberto da Giussano. **Ma il Carroccio nasce prima di Legnano.** Nasce dentro una tensione più antica tra impero, città, vescovi, comuni, popolo armato, autonomia. È un simbolo politico prima ancora che militare: un carro con una croce, un altare, le insegne della città. Un punto mobile intorno a cui una comunità decide di raccogliersi. A Legnano, quel simbolo diventa leggenda.

Molti secoli dopo, quella leggenda rientra nella modernità attraverso una fabbrica di biciclette. **La Legnano non sceglie un marchio neutro. Sceglie il guerriero, lo scudo, la spada, Alberto da Giussano.** Prende un'immagine medievale e la mette sui telai. Prende la memoria comunale e la trasforma in prodotto industriale. Prende la città antica e la fa correre sulle strade del Novecento. È qui che la storia cambia passo. Perché le biciclette Legnano non sono solo biciclette da campioni. Certo, ci sono Bartali, il primo Coppi, Baldini, i Giri d'Italia, le classiche, le folle lungo le strade. C'è il verde Legnano, quel colore quasi irreali, tra ramarro, oliva e metallo, capace di stare nella memoria italiana accanto al celeste Bianchi. Ma prima del mito sportivo c'è la fabbrica. Ci sono gli operai. Ci sono quelli che saldano, limano, montano, verniciano, controllano, spediscono. Le mani che trasformano un tubo in telaio, un telaio in bicicletta, una bicicletta in possibilità di movimento.

Mia madre, quando le ho chiesto che cosa ricordasse di quel mondo, non ha cominciato dai campioni. Ha cominciato dai passaggi. Mi ha raccontato dei negozi sotto i portici di Dalmine, della latteria, della vineria, del bar, della drogheria, di quella piccola economia che viveva addosso alla fabbrica dell'acciaio. Gli operai, per entrare, passavano dal sottopasso. «Al mattino c'era un fiume di gente», mi ha detto. **La fabbrica non dormiva quasi mai.** C'era il turno dalle sei del

mattino alle due, quello dalle due alle dieci di sera, poi il notturno dalle dieci alle sei. Per questo il bar apriva già verso le cinque e mezza: c'erano quelli che entravano e quelli che uscivano. La città cambiava respiro tre volte al giorno, seguendo il ritmo dei cancelli.

E in quel respiro c'erano le biciclette. Non come oggetti romantici, non come pezzi da collezione, ma come strumenti di vita. Bicyclette con il portapacchi, biciclette usate per andare al lavoro, per ritirare merce, per portare qualcosa da vendere, per tenere insieme casa, negozio e fabbrica. "Mio papà, tuo nonno, ne aveva una così, con il portapacchi. Gli zii venivano giù a Milano in via Solferino alle nostre drogherie in bicicletta una volta alla settimana, caricavano quello che serviva in uno zaino e ripartivano. Ci veniva anche Montanelli, a piedi però, a comprare la crema per farsi la barba", racconta.

Prima di diventare mito sportivo, la bicicletta era questo: **il mezzo ordinario di un'Italia che lavorava, si arrangiava, si spostava, teneva in piedi famiglie e negozi**. Era fatica, necessità, autonomia. Era la strada prima della domenica. Era il lavoro prima del Giro. Il calcio ha lo stadio. Il campione sta dentro un recinto, su un prato separato, dietro biglietti, spalti, cancelli. Il ciclismo invece passa sulla strada di tutti. Attraversa i paesi, sfiora le fabbriche, sale sulle stesse colline su cui salgono i lavoratori, attraversa le stesse piazze in cui la gente compra il pane. Per un operaio degli anni Trenta o Cinquanta, vedere una Legnano al Giro non significava guardare un oggetto estraneo. **Significava vedere una versione eroica di qualcosa che apparteneva alla vita quotidiana**. La bicicletta portava al lavoro. Portava alla stazione. Portava fuori paese la domenica. Allargava il mondo di chi non aveva ancora un'automobile. Poi, improvvisamente, quella stessa forma diventava epica. Lo stesso oggetto che durante la settimana serviva a vivere, al Giro d'Italia serviva a vincere.

Allora il verde Legnano non è più soltanto un colore. **È una specie di patto tra fabbrica e immaginario**. È il lavoro che diventa forma visibile. È il territorio che diventa marchio. È la provincia industriale lombarda che entra nella storia nazionale senza smettere di sembrare locale. Come il rosso Ferrari non è soltanto rosso, ma contiene Maranello, officine, motori, artigiani, rischio, velocità, Italia, così **il verde Legnano contiene molto più di una vernice**. Contiene il Carroccio, l'Olona, il Seprio. Contiene gli operai, Bartali e Coppi, le strade bianche e le folle ai bordi. **Contiene il passaggio da un'Italia povera a un'Italia industriale**. Contiene la memoria di una città che, prima di diventare fabbrica, era già simbolo.

E pensare che tutto è cominciato da una notte troppo calda. Se non fossi sceso in taverna, non avrei preso in mano quel libro. Se non avessi sfogliato Montanelli, forse non avrei incontrato Corrado II. Se non avessi incontrato Corrado II, forse non sarei tornato al Seprio, a Santa Maria foris portas, al Carroccio, a Legnano, alle biciclette, agli operai, a quel verde che forse avevo visto molte volte senza sapere davvero che cosa contenesse.

A volte cambiare abitudine serve proprio a questo. Non a diventare qualcun altro, ma a ritrovare qualcosa di noi che avevamo smesso di guardare. Scendere dalla mansarda alla taverna, prendere una bicicletta, entrare in una chiesa antica, seguire un nome su una pagina, guardare meglio un colore: sono piccoli spostamenti. Eppure bastano a riaprire una geografia.

Forse l'identità storica non è qualcosa che si proclama. È qualcosa che si ritrova. Sta nei luoghi rimasti, nei simboli consumati, nei nomi che ripetiamo senza più interrogarli. Sta nelle fabbriche scomparse, nei colori che continuano a parlarci, nelle strade che percorriamo ogni giorno senza sapere quanti secoli ci passano sotto le ruote.

A volte bisogna uscire dalle proprie abitudini per scoprire che la strada di casa andava molto più

lontano di quanto pensassimo.

This entry was posted on Saturday, July 4th, 2026 at 10:16 am and is filed under [Altre news](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the
end and leave a response. Pinging is currently not allowed.