

CARLO DELFINO – GIAMPIERO PETRUCCI

**CENT'ANNI
DI
“PRIMAVERA”**

**LA LEGGENDA DELLA
MILANO-SANREMO**

INTRODUZIONE

“LA SANREMO E’ LA SANREMO”

NASCITA DI UNA GRANDE CORSA

La “Milano-Sanremo” come un grande vino: è infatti un prodotto sanremese a “denominazione d’origine controllata e garantita”. La sua nascita maturò al Caffè Rigolè, così chiamato dal nome del proprietario svizzero che lo gestiva agli inizi del XX secolo: il locale era il ritrovo preferito della borghesia e della “intellighenzia” cittadina, il punto di incontro più “in” di tutta Sanremo, il luogo insomma dove contava “essere ed apparire”. Nel caffè si commentavano tutti i fatti cittadini ed in una sera estiva del 1906 si discuteva animatamente sul fallimento totale della “Milano-Acqui-Sanremo”, una corsa per “vetturette” (automobili antesignane delle odierne utilitarie) organizzata da “La Gazzetta dello Sport” allo scopo di propagandare il nuovo mezzo di locomozione che presto avrebbe soppiantato la tanto amata bicicletta (che a sua volta aveva “eliminato” il cavallo). La corsa però fu un disastro, sotto tutti gli aspetti: delle trenta macchine al via, terminarono infatti la gara soltanto due vetture che oltre tutto impiegarono due giorni per compiere l’intero tragitto! Così i buontemponi del Caffè Rigolè, tra cui in prima fila i dirigenti della “Sanremese Ciclismo”, organizzarono in onore delle automobili un ironico “festival del pernacchio” (o della “gnerra” per dirlo in dialetto). Dallo scherno e dagli sberleffi, tra i fumi dell’alcool, a qualcuno venne un’idea geniale: far correre la Milano-Sanremo non alle auto ma alle biciclette, per dimostrare come le due ruote fossero ancora superiori a qualsiasi altro mezzo di locomozione. Nacque allora un triumvirato composto da Giambattista Rubino (Presidente della “Sanremese Ciclismo”), Stefano Sghirla (un Ingegnere molto noto in città) e Marcello Ameglio (appartenente ad una delle famiglie sanremesi più abbienti). I tre si recarono a Milano per proporre ad Eugenio Costamagna (allora Direttore della “Gazzetta” e nativo tra l’altro di Oneglia) il progetto di cui tanto a Sanremo e dintorni già si parlava. Ma Costamagna, probabilmente perché deluso dall’esito negativo della corsa per vetturette, si dimostrò poco entusiasta anche e soprattutto perché mancavano i fondi necessari. Perciò rispose agli intraprendenti sanremesi di non farsi molte illusioni: l’unica possibilità che avevano era di reperire essi stessi i fondi necessari alla grande organizzazione sportiva. La “Gazzetta” insomma prese la pilatesca decisione di “lavarsi le mani” ed attendere gli esiti che comunque non tardarono a verificarsi. Erano necessarie ben 700 Lire ma il triumvirato si mise subito all’opera, coadiuvato da un nutrito gruppo di persone che meritano la citazione: Italo Scotto, Giovan Battista Villa, Carlo

Minetti, Piero Perotti, Alfredo Cremieux, Aldo Roggeri, Pietro Capoduro, Giovanni Almerini, Eugenio Pisani, Aristide Godetti, Piero Perelli e Nuccio Fontanelli. Grazie in pratica ad una grandissima opera di propaganda, sparsero la voce per tutta la città e molti sanremesi dettero il loro contributo: in pochi giorni furono trovate le 700 Lire ed a quel punto la “Gazzetta” non si lasciò sfuggire l’occasione propizia. Armando Cougnet (“papà” di tante corse importanti) si incaricò della parte tecnica: aperta la carta del Touring Club al 200.000 (come poi narrò egli stesso nelle sue memorie), si tracciò il percorso che congiungeva Milano a Sanremo in meno di trecento chilometri attraverso il Passo del Turchino. L’accordo stipulato prevedeva inoltre che la “Gazzetta” si occupasse della partenza e della gestione della corsa mentre la responsabilità del tratto finale e dell’arrivo era a carico della “Sanremese Ciclismo”: il traguardo ad esempio era segnato da un grande striscione biancazzurro (i colori cittadini) contrassegnato pure dallo stemma di Sanremo. Nei primi mesi del 1907 la “Gazzetta” (sia pure con po’ di scetticismo...) cominciò il battage pubblicitario, lanciò le iscrizioni (il primo iscritto fu addirittura il “Campione d’Italia” Giovanni Cuniolo) che videro presenti pure numerosi fuoriclasse d’oltralpe ed il 14 Aprile si svolse la prima mitica edizione. La Leggenda era in marcia...



La partenza della “Milano-Acqui-Sanremo” per vetturette, prologo della “Sanremo” in bici



Armando Cougnet, papà della Sanremo



L’imbocco della galleria del Turchino in una delle prime edizioni

IL PERCORSO E LA SUA EVOLUZIONE

Tra tutte le “classiche” del ciclismo internazionale la “Sanremo” è quella che ha subito le minori variazioni di percorso dall’inizio ad oggi, mantenendo una coerenza tecnica non molto frequente

nella storia ciclistica. In effetti il tracciato pare quasi “obbligato” ed in origine non ci furono molti dubbi sulla sua scelta: venne in pratica stabilito l’itinerario più breve ed affidabile tra Milano e Sanremo ma non certo il meno impegnativo...

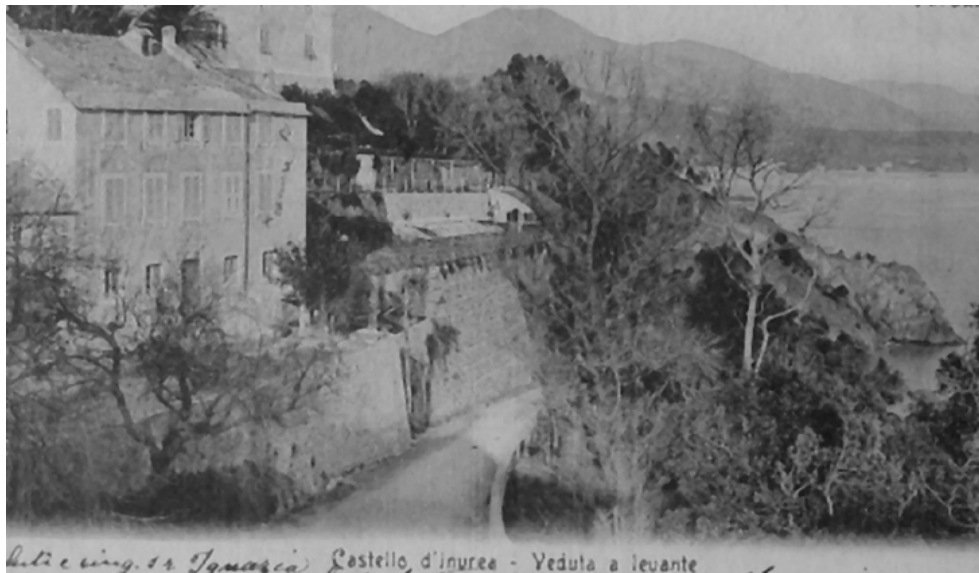
La partenza venne fissata per molti anni all’altezza della mitica Osteria della Conca Fallata, lungo il Naviglio Pavese, appena fuori da Porta Genova e l’arrivo fu per i primi quarant’anni fissato in Viale Cavallotti, quasi di fronte all’attuale Stadio Comunale. Una guida del Touring relativa alle strade di grande comunicazione edita nel 1907 ci invita a percorrere la strada nelle condizioni in cui era quando gli intrepidi “routiers” dovettero affrontare le prime edizioni. “Fino a Binasco discreta carreggiata ed ottima banchina, salvo un breve tratto in principio di cattivo selciato. Tutta buona da qui fino a Pavia. Discreta, polverosa d’estate, ma con banchine buone fino al ponte di barche sul Po (pedaggio 10 centesimi). Polverosa nel centro ma banchine buone sino a Casteggio. Polverosa e con una sola banchina sino a Voghera. Appena discreta e peggiorante avvicinandosi a Tortona, banchine strette e cattive. Buono il passaggio da Tortona sia in centro che in circonvallazione. Ottima da Tortona a Novi Ligure dove conviene tenere il centro. Attenzione nell’attraversamento di Pozzolo Formigaro per selciato molto sconnesso. Novi-Basaluzzo: ottima e in buone condizioni anche dopo la pioggia, percorsa sulla destra dal tram a vapore. Cattivo selciato in Basaluzzo. Tra Basaluzzo e Capriata polverosa e con stretta banchina. Buona da qui fino ad Ovada. Polverosa e facilmente solcata presso Rossiglione dove spariscono le banchine. Buona da Rossiglione a Campo Ligure. Buonissima da Campo Ligure al Turchino e Mele con numerose sorgenti d’acqua. Piuttosto cattiva da Mele a Voltri sempre senza banchina e poco transitabile d’inverno perché ghiaiosa”. E qui è necessario aprire una piccola parentesi: siccome la guida era soprattutto dedicata agli escursionisti in bicicletta e non ai pochissimi automobilisti o motociclisti, queste informazioni vanno prese alla lettera. Quindi quando si dice che la strada era poco transitabile significa che era veramente di difficile transito. Una notazione a parte merita poi la Galleria del Turchino, punto topico (e talora perfino decisivo) della corsa fino agli anni ’50: realizzata nel lontano 1870 ma (complici alcuni crolli di cui uno proprio il giorno stesso dell’inaugurazione!) resa perfettamente agibile (anche alle prime auto) solo vent’anni dopo, con il manto stradale in macadam (ovvero pietrisco costipato mediante rullatura ed amalgamato col suo stesso detrito), permise il rapido passaggio tra le due vallate, prima collegate tramite scomodi valichi più simili a mulattiere che a strade vere e proprie.

Ma riprendiamo il nostro cammino dove la corsa si immetteva nella Via Aurelia che (anche adesso) corre su un preesistente tracciato di era napoleonica: è una strada per lo più costeggiante il Mar Ligure al contrario della vecchia Via Aurelia (o Aemilia Scauri) di epoca romana la quale invece si snodava a mezzacosta sul crinale collinoso e della quale si hanno già notizie un centinaio d’anni prima di Cristo. “Buona da Voltri a Savona ma senza banchine”. In questo tratto però si incontrava una serie di saliscendi asfissianti in rapida sequenza, salitelle che (sia pure addolcite) esistono in parte tuttora: la Colletta di Terralba ad Arenzano (60 metri di dislivello in poco più di un chilometro); i Piani d’Invrea che arrivavano fino ai 120 m di quota con il temuto strappo del Portigiolo; la rampa breve ma secca della Doganella (o Punta dell’Aspera), situata subito dopo Varazze ed oggi molto meno impegnativa; l’arcigno Capo Torre (50 metri s.l.m.) tra Celle ed Albissola e che ora è rimpiazzato da una lunga galleria costruita dopo la Guerra dato che i Tedeschi nel 1945 avevano ben pensato durante la loro ritirata di far saltare la strada a picco sulla scogliera; infine lo strappo del Miramare (85 metri di altitudine) alle porte di Savona, strada ancora esistente e che porta al nuovo ospedale di S. Paolo ma che da tempo non vede più il transito della corsa. Un tratto quindi tecnicamente molto interessante e che si concludeva a Savona dove si arrivava attraverso Via Paleocapa.

Da qui, la strada fino a Vado veniva descritta come “polverosa e cattiva”, quindi diveniva “buona fino ad Albenga” anche se c’era da attraversare una località dal nome sinistro, il Malpasso di Capo Noli dove l’Aurelia era scavata nella roccia a picco sul mare con le conseguenti frequenti cadute di massi dal costone roccioso (attualmente benchè asfaltata ed al riparo da frane non è che la situazione sia molto diversa...). Superato Capo Noli, ecco un altro strappetto che iniziava in corrispondenza della famosa e pittoresca Baia dei Saraceni. Poi si attraversava Finale e quindi ecco

la temuta Caprazoppa, nuovo tratto soggetto a frane e smottamenti prima della costruzione di una moderna galleria in curva che andava a sostituire un fatiscente tunnel scavato nella roccia. Finalmente “da Albenga a Sanremo la strada è buona ed assai resistente alla polvere ed alla pioggia con passaggi assai stretti negli abitati di Alassio, S. Stefano e Riva”. In questo ultimo tratto, molto migliorato negli anni da lavori di rettifica del tracciato, si trovavano e si trovano tuttora le ben note asperità dei “Capi” (Santa Croce, Mele, Cervo e Berta) che fino agli anni '50 operavano una selezione spesso decisiva.

L'asfaltatura e la rettifica della Via Aurelia vennero eseguite a partire dal 1929 (fu l'impresa Sugliani & Tisconi ad occuparsi dei lavori) e poi i miglioramenti si succedettero a ritmo incalzante. Negli anni cinquanta, dopo le ulteriori bonifiche realizzate nel periodo della ricostruzione post-bellica, l'Aurelia divenne una bella strada, scorrevole e panoramica. L'unico problema per la corsa era ancora costituito dagli innumerevoli passaggi a livello (ben tre, ad esempio, nei due chilometri tra Celle ed Albissola) che potevano segnarne pesantemente il destino, interrompendone il ritmo agonistico e favorendo ora i fuggitivi ora gli inseguitori. Solo negli anni '60 e '70 si sarebbe posto rimedio a questo non trascurabile inconveniente tecnico grazie allo spostamento a monte di buona parte della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia che correva parallelamente all'Aurelia e con questa si intersecava in numerosi punti.



I Piani d'Invrea, asperità significativa fino agli anni '20

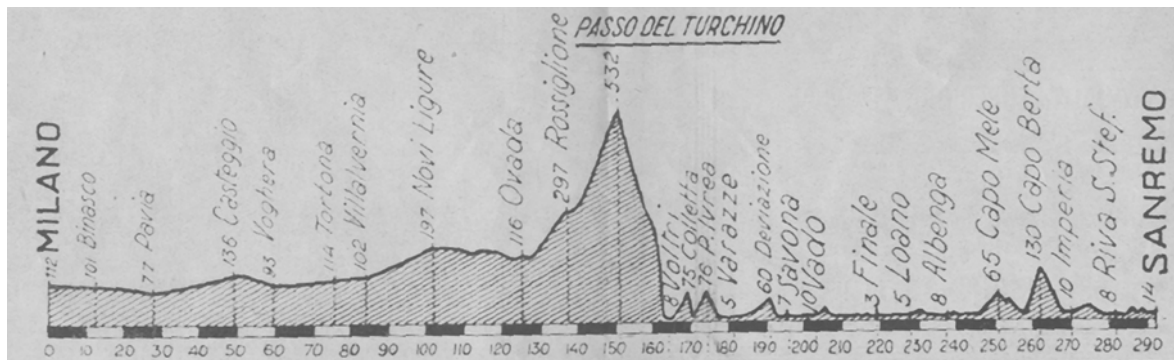


In alto. A sinistra: l'arcigna rampa della Doganella, situata prima di Celle Ligure, in una vecchia foto d'epoca. A destra: la tortuosa salita di Capo Torre. Situata prima di Albissola, fu minata dai Tedeschi nell'Aprile 1945. Oggi è sostituita da una comoda galleria

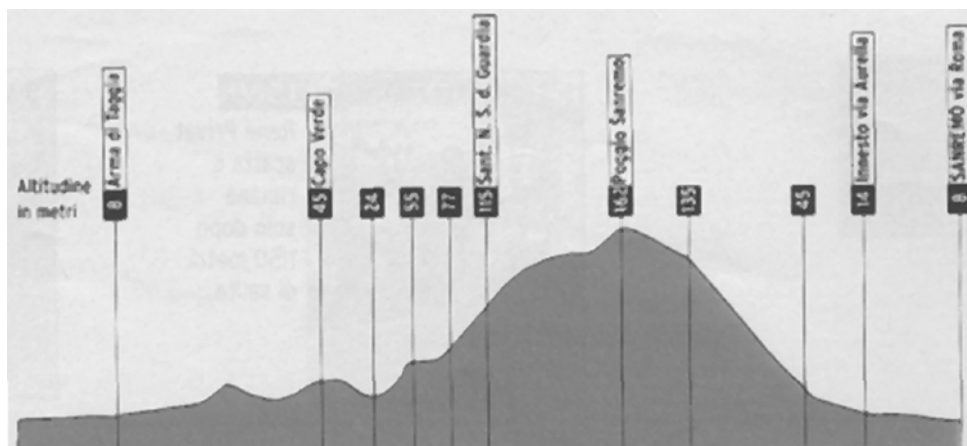


La vetta del Capo Berta in una foto degli anni '50. Dei tre celebri "Capi" il Berta era (ed è) sicuramente il più impegnativo: spesso la corsa vi visse fasi decisive, almeno fino agli anni '60

Un altro problema di non trascurabile effetto ai fini della gara iniziò a presentarsi a metà degli anni '50 quando si verificarono in sequenza diversi arrivi in volata, con il gruppo dei battistrada sempre più numeroso. I motivi erano molteplici e legati non solo ai miglioramenti della strada: i valori si erano livellati, i concorrenti erano in numero sempre maggiore e tutti ben preparati, le sorprese non avevano via libera anche per il serrato controllo delle squadre dei velocisti. I tifosi erano perplessi e lo stesso Gino Bartali (uno che di "Sanremo" se ne intendeva...) si lasciò andare ad uno dei suoi tanti sfoghi polemici contro un percorso sempre più facile, un Turchino che era diventato "una salita per cicloturisti" ed un Berta che non faceva più la differenza. Quando poi lo spagnolo Poblet nel 1959 conquistò la sua seconda vittoria in volata, anche la stampa si schierò apertamente per un cambiamento (il mitico Varale ironizzava "faremo correre la Sanremo anche a Terruzzi e magari la vincerà"...) che al grido generale di "Salviamo la Sanremo" dette la spinta fondamentale per convincere gli Organizzatori a modificare un percorso ormai divenuto antiquato. Si fecero i nomi di parecchie salite (Testico, Baiardo, Ceriana, San Romolo, ecc.) ma alla fine l'indimenticato patron Torriani scovò (percorrendolo più volte a piedi!) un breve strappo che si inerpicava dolcemente tra serre di fiori ed incantevoli panorami sulla costa e tale, situato com'era a pochi chilometri dal traguardo, da sembrare perfetto come trampolino di lancio per gli attacchi vincenti. Era nato il Mito del Poggio...



L'altimetria del percorso prima dell'introduzione del Poggio: tracciato invariato dal 1907 al 1959

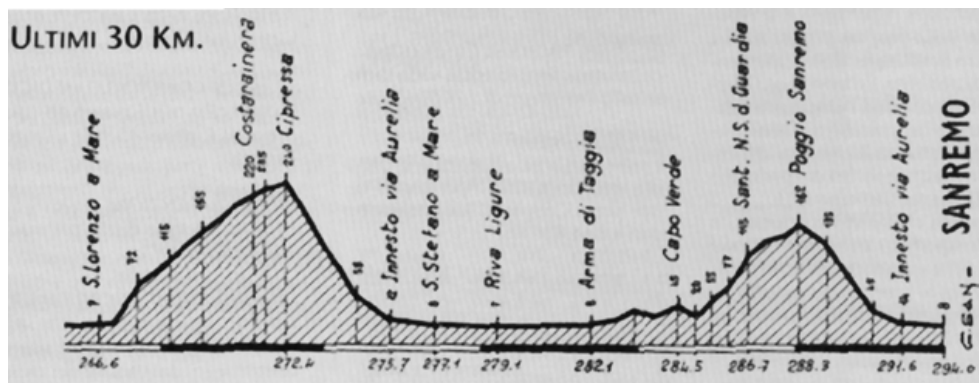


L'altimetria del celebre Poggio, la salitella introdotta nel 1960 e da allora sempre presente sul tracciato. Grande trampolino di lancio per le azioni vincenti, rappresenta indubbiamente il momento più atteso di ogni edizione

La variante del Poggio inizia subito dopo la fittizia asperità di Capo Verde, al bivio che Bruno Raschi definì “della malinconia” dopo una delle tante sconfitte italiane nei primi anni '60, ed è lunga 6 chilometri e novecento metri: 3 chilometri e 700 metri di salita (13 curve a destra, 17 a sinistra e 4 tornanti); 3 chilometri e 200 metri di discesa (11 curve a destra, 12 a sinistra e sei tornanti). La sommità è posta a 162 metri s.l.m., raggiunti partendo dai 24 m s.l.m. della Via Aurelia. La pendenza media non è eccessiva (intorno al 4%) ma la selezione può avvenire ugualmente perché dopo 280 chilometri di gara anche un piccolo strappo lascia il segno nelle gambe. La strada inizia con qualche tornante, poi diventa più rettilinea e verso il culmine raggiunge la pendenza massima valutata non superiore al 7%: è proprio in vista della vetta, a non più di 500 metri dallo scollinamento, che sono nati molti affondi decisivi. Merckx ad esempio, tanto per citare un nome a caso, la “Sanremo” la vinceva qui, in salita ma anche in discesa visto che ci sono cinque-sei tornanti in cui la bicicletta quasi si ferma e bisogna rilanciarla con grande potenza e velocità. Chi non è lucido, chi ha esaurito le energie o chi ha paura d'attaccare, non vincerà mai questa gara.

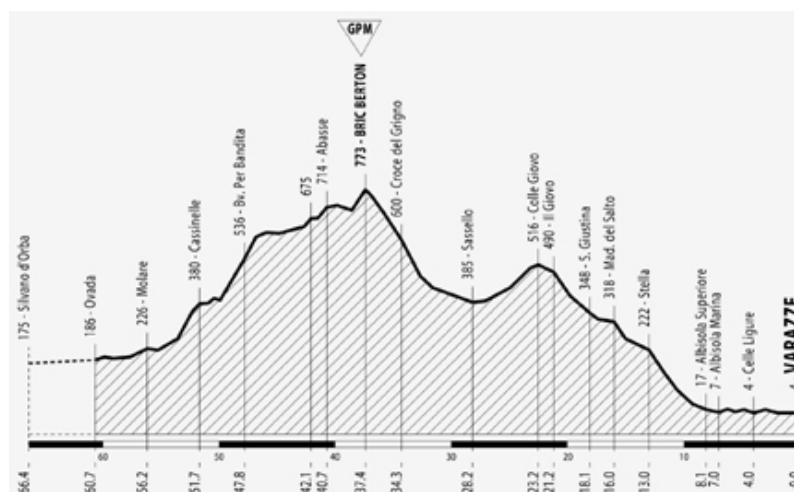
Il Poggio svolse per una ventina d'anni la sua funzione di solenne giustiziere tant'è vero che fino alla fine degli anni '70 generalmente si verificarono arrivi solitari o di piccoli gruppetti. Ma quando all'inizio degli anni '80 si tornò ad assistere nuovamente a volate affollate (celebre a questo proposito il successo di Gavazzi nel 1980), la sensibilità tecnico-organizzativa del mitico Torriani ritenne (giustamente) di dover aggiungere un po' di tossine alla fatica già accumulata nelle gambe dei corridori. Serviva un'altra salita, uno strappo da anteporre al Poggio con il compito di spezzare il gruppo in più tronconi, scremando i più forti (o i più coraggiosi) dai pedalatori di seconda fascia. Si parlò nuovamente del Baiardo, del Castellaro o del già sperimentato Melogno (dove la corsa era transitata nel 1965 in seguito a lavori in corso sull'Aurelia) ma alla fine prevalse la soluzione della Cipressa, variante di quasi 9 chilometri che inizia nell'abitato di S. Lorenzo al Mare e che, in sei chilometri di salita attraverso il territorio comunale di Costarainera, porta ai 240 metri di altitudine

nell'abitato di Cipressa, con qualche tratto anche al 9% di pendenza. Una salita vera e propria, impegnativa e caratterizzata da una discesa ancora più difficile e tortuosa: chi ha velleità di vittoria deve imboccare davanti questa asperità perché la strada è stretta e spesso il gruppo si spezza per selezione naturale o cadute. Ecco spiegato perché dopo Imperia il gruppo fila a sessanta all'ora, guidato dalle squadre più forti che cercano di portare avanti i loro uomini di punta. La Cipressa caratterizza la corsa dal 1982 ed a volte è la discesa (teatro di spettacolari cadute, con i corridori finiti addirittura oltre il guard-rail) a fare più selezione dell'arrampicata anche se molto raramente (in sostanza soltanto nel 1996) la fuga nata sui tornanti del Comune di Costarainera è risultata alla fine decisiva.



L'altimetria del finale di gara dal 1982 al 2006: la salita della Cipressa fu introdotta per cercare una maggiore selezione ma i risultati sono stati inferiori alle attese

Dal 1982 al 2006 il percorso è rimasto sostanzialmente invariato tranne alcune forzate ed estemporanee varianti legate a “cause di forza maggiore”: nel 1993 e 1994 infatti la corsa fu costretta addirittura a transitare sull'Autostrada dei Fiori tra i caselli di Spotorno e Pietra Ligure causa una manifestazione di operai che minacciavano il blocco della competizione. Nel 2001 e 2002 invece l'interruzione (per una frana nei pressi della frazione di Fado) della strada che scende dalla vetta del Turchino impedì (per la prima volta nella storia!) il transito nella mitica galleria: come alternativa venne allora scelto il Bric Berton, salita più impegnativa del Turchino, in particolare nel tratto tra Cassinelle e Bivio Bandita dove la pendenza massima sfiora il 10% anche se spesso fino in vetta la strada va avanti a saliscendi. C'era molta curiosità per questa nuova salita e ci si attendeva una certa selezione. Invece in corsa non ci fu battaglia e le strade che in passato furono teatro degli impegnativi allenamenti di plurivincitori sanremesi come Girardengo e Coppi (che amavano cimentarsi nel cosiddetto “giro del Sassello” intorno all'omonima località), videro sconosciuti all'attacco e gruppo praticamente sempre compatto.



Il Bric Berton, la variante introdotta in sostituzione del Turchino negli anni 2001 e 2002

Il percorso comunque ha da sempre (e, crediamo, sempre avrà) due punti fondamentali ed imprescindibili: si parte da Milano e si arriva a Sanremo. Ma in realtà, ad essere precisi, l'arrivo a Sanremo non sempre s'è sviluppato nel solito punto. Se infatti dalla prima edizione fino al 1948 lo striscione del traguardo era situato in Corso Cavallotti, dal 1949 venne deciso (causa la volontà di portare nel centro cittadino le vicende di una corsa che aveva ormai conquistato fama mondiale) di spostare il rettilineo finale in Via Roma, alle spalle della celebre fontana che divenne un po' il simbolo dell'ultimo chilometro grazie anche alle immagini televisive della RAI. La prima trasmissione televisiva infatti venne realizzata nel lontano 1954 (praticamente al debutto della televisione in Italia) con uno sforzo tecnico fuori dal comune per quei tempi: le fasi finali della corsa vennero addirittura riprese in diretta con una decina di telecamere fisse, poste in altrettanti punti strategici e gestite dalle voci di telecronisti divenuti poi celebri. Tra loro Paolo Rosi, lo straordinario Nicolò Carosio ed il giovanissimo Adriano De Zan che poi per cinquant'anni sarebbe stata la "voce" per antonomasia del nostro ciclismo. Da allora la RAI ha sempre garantito la diretta tranne che nel 1982 quando uno sciopero dei giornalisti impedì clamorosamente la trasmissione della gara in Italia. Ma quei pochi fortunati che vivevano ai confini della nostra Penisola riuscirono comunque a vedere le immagini sulle reti straniere: e ci fu anche chi, da vero irriducibile del pedale, si sobbarcò centinaia di chilometri per poter assistere comunque in diretta all'arrivo...

Questo piccolo intermezzo "televisivo" non deve però far dimenticare le vicissitudini del traguardo che nel 1986 venne riportato nuovamente in Viale Cavallotti, circa 200 metri prima dell'arrivo "storico". Quindi nel 1994 si ritornò nuovamente in Via Roma, nel cuore della città. Questi spostamenti, figli evidenti di problemi logistici, possono sembrare ai profani ininfluenti per una corsa di circa 300 chilometri: rappresentano invece una fondamentale variazione dal punto di vista tecnico dato l'avvicinamento o l'allontanamento relativo dalla cima del Poggio. Sarà un caso ma da quando la conclusione è tornata in Via Roma, solo la prima volta s'è assistito ad un arrivo solitario. L'onore di vincere la "Classicissima" s'è dunque dovuto affidare anche alla posizione del traguardo, ancora oggi uno dei più ambiti a livello internazionale. Se infatti gli anni passano, i Campioni sorgono e tramontano, le epoche si succedono velocemente, "la Sanremo è sempre la Sanremo"...

PERCHE' LA SANREMO E' LA SANREMO

Passato, Storia, Leggenda, Tradizione: l'orgoglio delle grandi corse ciclistiche. Alla "Milano-Sanremo" queste componenti non mancano certamente e leggendo questo libro anche i meno attenti e preparati potranno accorgersene facilmente. La "Sanremo" è stata "classica" sin da subito nonostante lo scetticismo che gli stessi dirigenti della "Gazzetta" (Costamagna su tutti) avevano mostrato all'inizio: il suo primo vincitore, Petit-Breton, dette infatti alla gara non solo un tocco d'internazionalità ma anche un prestigio probabilmente inatteso. Da quel giorno tutti i più grandi Campioni del pedale bramarono avere nel loro palmares questa corsa ed ancora oggi la "Sanremo" è la corsa più desiderata dalla maggior parte dei corridori: perché? La risposta a questa domanda va probabilmente ricercata nel fascino che questa corsa ha da sempre emanato. Un fascino derivante da diversi motivi: un percorso intrigante, un tempo difficile ed aspro e tale da permettere ai fuoriclasse di emergere alla distanza che, per i suoi 300 chilometri, non permette ai meno preparati di bluffare; la collocazione temporale che ne ha fatto presto la prima "classica" della stagione e quindi un piatto particolarmente appetibile per corridori e sponsor ("chi ben comincia è a metà dell'opera" dice il proverbio...); un tocco di romanticismo (oggi ormai purtroppo sempre più dimenticato nel ciclismo "moderno") che l'ha fatta soprannominare "la corsa verso il sole"(accomunata in questo con la "Parigi-Nizza") per il passaggio dalle nebbie padane alle ridenti spiagge liguri o "la corsa dei fiori"

per il suo svolgersi all'inizio della Primavera transitando da zone dove le coltivazioni floreali e le serre rappresentano un fulcro fondamentale per l'economia locale; un Albo d'Oro tecnicamente rilevante nel quale campeggiano i più grandi Campioni di tutti i tempi (lo stesso Petit-Breton, Van Hauwaert, Ganna, H. Pelissier, Girardengo, Belloni, Binda, Guerra, Bartali, Coppi, Van Steenbergen, Van Looy, Merckx, Gimondi, De Vlaeminck, Moser, Saronni!!!) come nessun'altra "classica" può vantare. Negli ultimi anni forse l'immagine della corsa s'è un po' offuscata per la mancanza di imprese ed i troppi arrivi allo sprint che l'hanno fatta paragonare dagli amanti della dissacrazione ad "una cicloturistica con finale agonistico". Ma la "Sanremo" rimane la "Classicissima", usando il superlativo creato tanto tempo fa per esprimere la sua superiorità (presunta o reale poco importa) nei confronti di ogni altra corsa, certamente in Italia e forse anche all'estero. Se infatti (per rimanere nell'ambito delle cinque "prove-monumento" stabilite ufficialmente dall'UCI) il "Fiandre" è la corsa dei "muri", la "Roubaix" la gara del pavè, la "Liegi" la prova delle "cotes" ed il "Lombardia" la competizione "delle foglie morte", per la "Sanremo" ogni definizione è riduttiva ed essa stessa giustamente sfugge ad ogni etichetta o catalogazione. Perché, oggi come allora, il detto che circola tra corridori, stampa e tifosi è uno solo: "la Sanremo è la Sanremo"! E basta...