

STORIA DEL CICLISMO A LIVORNO

DAGLI ALBORI ALLA PRIMA GUERRA MONDIALE

4 (1906 / 1915)

GLI ANNI DEL CICLISMO EROICO

La “democratizzazione” della bicicletta

Gli anni che precedettero la prima guerra mondiale segnano la trasformazione della bicicletta e quindi anche dello sport ciclistico: non più fenomeno di élite riservato ad aristocratici e ricchi borghesi ma mezzo di locomozione sempre più popolare.

Mentre i ricchi abbandonano la bicicletta come “status simbol” rivolgendo il loro interesse all’automobile e, in misura minore, alla motocicletta, i proletari e i piccoli borghesi si impossessano sempre più massicciamente della bicicletta facendone uno strumento di uso quotidiano per andare al lavoro ma anche per raggiungere i centri più grandi per chi sta in campagna.

Le biciclette circolanti in Italia passano dalle 30mila del 1896 alle 143mila del 1901 e al milione e 250mila del 1914 (1).

Parallelamente lo sport ciclistico espande i propri confini, uscendo dai velodromi, che continuano comunque ad essere molto frequentati, e mischiandosi con la popolazione grazie alle corse su strada. Il ciclismo assume sempre di più la fisionomia che lo caratterizza ancor oggi: uno sport che passa accanto alla gente e per vedere il quale non si paga il biglietto!

“Uno dei fattori che favorì questa maggiore democratizzazione della due ruote fu sicuramente la riduzione dei prezzi, accompagnata da un sempre più fiorente mercato di mezzi di seconda mano. Se alla fine dell’Ottocento il prezzo di una bicicletta si aggirava attorno alle 600-700 lire (a fronte di un salario giornaliero di circa 1,69 lire), nel 1905 il prezzo era già sceso attorno alle 200 lire per una bicicletta nuova di buona qualità, ma di fatto era possibile acquistare mezzi di minore qualità o di seconda mano anche a prezzi tra le 40 e le 100 lire. Questo fu a sua volta reso possibile da uno sviluppo dell’industria nazionale della bicicletta e da una maggiore standardizzazione della produzione.” (2)

Per riassumere: in questi anni la bicicletta non è ancora accessibile a tutti ma progressivamente diventa un mezzo di trasporto e di svago che strati sempre maggiori di lavoratori possono permettersi.

Livorno - che in quei primi anni del secolo era la 12^a città italiana per grandezza - non fa eccezione. Aumentano le biciclette circolanti ma anche i negozi di vendita, riparazione e noleggio a cui fanno riferimento anche gli appassionati di cicloturismo, sempre numerosi, e coloro che si avvicinano al ciclismo agonistico. Si moltiplicano le società, spesso dalla vita piuttosto breve, nascono le corse su strada anche perché di velodromi a Livorno non ce ne sono, si continuano a organizzare i raduni anche se in forma ridotta rispetto a quelli dei primi anni del secolo.

Si segnala anche la seconda vittima a causa di una caduta di bicicletta: è un giovane impiegato della Vetreria che il 16 agosto 1910 cade in un burrone al ritorno da una gita a Castiglioncello.

Le Società ciclistiche

Il panorama del movimento ciclistico livornese è sempre stato molto variegato e vivace ma in questi anni diventa spesso caotico: molte le società che nascono – a parte la sezione del Touring Club Italiano (TCI) e dei volontari ciclisti e automobilisti, ne abbiamo contate ben 25 fra il 1906 e il 1915 – ma quasi tutte hanno vita breve. Alcune sono le sezioni ciclistiche di società polisportive (esempio Virtus Juventusqua, SPES, Flangar non flectar, la Libertas Fenzi), ma la maggior parte svolgono attività specificatamente ciclistica e, con il passare degli anni, sempre più agonistica.

La nostra ricostruzione si basa quasi esclusivamente su fonti giornalistiche livornesi e regionali (Gazzetta Livornese, Il Telegrafo, Il Ponte di Pisa e La Nazione di Firenze) ma qualcosa abbiamo trovato anche su La Stampa e sul suo settimanale sportivo, La Stampa Sportiva.

Non ci è stato invece possibile consultare La Gazzetta dello Sport che, incredibilmente, non è digitalizzata.

La nostra ricerca sconta anche l'impossibilità di consultare la rivista (settimanale o mensile, non sappiamo) La Toscana Sportiva, che in quegli anni si pubblicava a Livorno ed era diretta da Raffaello Mei, una figura di agonista e dirigente sportivo che abbiamo già incontrato nel nostro lavoro e che ricoprirà un ruolo importante nella vita sportiva cittadina anche nel primo dopoguerra (3).

La sezione livornese del **Touring Club Italiano** rimane attiva nel promuovere attività cicloturistiche anche se con gli anni si riduce in modo significativo. Il TCI è una associazione animata da aristocratici e borghesi che ormai considerano la bicicletta un mezzo superato: la modernità è nei motori, quindi soprattutto nell'auto.

Comunque anche se i vertici del TCI, espressione della classe dirigente del paese, snobbano la bicicletta, all'interno dell'organizzazione non manca il dibattito che in alcune occasioni è estremamente interessante e prefigura quello che sarà il ciclismo del futuro.

In questo senso una pietra miliare è costituita dall'articolo pubblicato dalla rivista del TCI nell'aprile 1914 in cui si affronta il problema se la bicicletta, anzi il velocipede come alcuni continuano a chiamarlo, sia morta: *“Fra il pullulare delle mille forme e delle mille applicazioni nelle quali il motore invade e accelera la vita moderna non sembra che il velocipede stia per essere dimenticato, non sembra che l'onda delle invenzioni nuove, ardite, strane, perigliose, sommerga a poco a poco la piccola macchina semplice e silenziosa?”*. L'autore dell'articolo, Gian Giacomo Roseo, si dispiace di quanto sta accadendo ma soprattutto comprende che la bicicletta, in quanto sport, ha un avvenire davanti perché *“le nuove generazioni sono, sportivamente, più numerose e attive delle passate (...) Se parte della gioventù moderna si orienta verso nuove ingegnosità meccaniche la grande massa da e darà sempre lieta vita agli sports semplici e poco costosi: al podismo, al football, alla bicicletta soprattutto. Perché questa è il mezzo ideale ed economico per girare, per vagabondare, per correre, per sfogare la chiusa energia, per abbandonarsi alla dolce e modesta poesia di raggiungere una vetta dalla quale godere la vista del piano ...”*. L'articolo – scritto da chi appartiene ad una classe sociale che non ha mai avuto bisogno della bicicletta come strumento di trasporto per vivere - delinea una situazione che diverrà realtà di massa con il boom economico degli anni '60, portando argomenti estremamente attuali a favore della bicicletta. Gian Giacomo Roseo è talmente visionario da prevedere la realizzazione di *“un velocipede alle cui ruote verrà applicato un lillipuziano accumulatore e relativo motore”*. Insomma nel 1914 già si pensava alla bicicletta a pedalata assistita e al motore elettrico! (4)

Parallelamente alla sezione locale del TCI, che nel 1909 conferma Ugo Bertelli Capo Console, svolge la sua attività la sezione livornese dei **Volontari ciclisti** che nel 1910 con i suoi 61 soci è la settima in Italia per consistenza (5). Nel giugno 1911 i Volontari ciclisti e automobilisti di Livorno vincono il primo premio al “Raid ciclistico su Roma”, prevalendo su altre 29 sezioni (6).

Molto attiva nel campo del ciclismo soprattutto non agonistico è la sezione ciclistica della **Virtus Juventusque** attiva almeno fino al 1911. La Virtus partecipa fra il 1906 e il 1908 a diversi raduni in Toscana vincendo anche primi premi per numero di partecipanti, eleganza della tenuta, ecc.

Ai raduni ciclistici partecipa anche la **Libertas**, sezione ciclistica della Società ginnastica “Sebastiano Fenzi”. La Libertas ha anche una fanfara ciclistica, caratteristica di poche società, ed è attiva almeno fino al 1908.

Nell'agosto 1906 la Virtus Juventusque e la Libertas Fenzi organizzano un raduno ciclomotoristico nell'ambito dei festeggiamenti per il terzo centenario della proclamazione di Livorno città. Al “Convegno turistico” partecipano circa 500 ciclisti provenienti da molte località toscane che rimangono a Livorno il 25 e 26 agosto. Il programma prevede la rituale visita al porto e allo stabilimento delle Acque della salute, ricevimenti con discorsi delle autorità cittadine (ma il sindaco Malenchini non partecipa perchè “impegnato in altra manifestazione”) e sfilata per le vie cittadine e sul lungomare. (7)

Nel 1915 la sezione calcio della Virtus Juventusque si fonde con un'altra polisportiva, la **SPES (Società Per gli Esercizi Sportivi)**, nata del 1906), dando vita all'Unione Sportiva Livorno.

Anche la SPES ha una attiva sezione ciclistica che partecipa ai raduni ma anche alle corse su strada che si organizzano in città e in regione. Nella SPES corrono Corsi, Cecchini e Saltarelli. Nell'agosto 1908 la SPES organizza un raduno ciclistico cittadino a cui partecipano **Il Fanale**, Libertas, TCI, **Unione velocipedistica livornese** e la Virtus Juventusque. Il convegno però non ha un grande successo di partecipazione. (8)

Fra il 1908 e il 1909 attiva risulta anche la società **Il Fanale** che partecipa sia ai raduni che alle gare.

Nel 1908 si fa notare anche il **Circolo Ciclistico Pedale Livornese**, presieduto da Silvio Gelli, che nel maggio organizza la corsa Livorno – Firenze – Livorno di cui però non si conosce il risultato.

Sempre nell'agosto 1908 si ha notizia della costituzione di una nuova società ciclistica, la **Veloce club livornese Audace**, con presidente Novelli e segretario Casini. (9)

Il segno tangibile di quanto sia diventato “popolare” il ciclismo ce lo dà la costituzione nel luglio 1909 di una società nel popoloso quartiere di Barriera Garibaldi dove “30 baldi popolani” costituiscono il **Club Ciclistico Livornese** con presidente Gino Lemmi. (10) Pochi giorni dopo “per iniziativa di alcuni giovani” nasce la **Forza e Coraggio**, destinata ad essere una delle maggiori società nel panorama cittadino anteguerra. (11)

Intanto si metteva in evidenza la **Società Sportiva Victorius**. Non sappiamo con esattezza la data di nascita di questo gruppo che comunque nel 1906 aveva già una sezione calcistica. (12) La Victorius, oltre ad un buon numero di corridori (nelle sue file ritroveremo Pratesi e Spinelli), organizza per tre anni la Livorno – Volterra – Livorno, una delle gare dilettantistiche più prestigiose che si corrono in Toscana nell’anteguerra.

Molto importante anche la **Vigor** per la quale corre, fra gli altri, il bersagliere di stanza a Livorno Attilio Zavatti, professionista forlivese.

Nel maggio 1912 Victorius e Vigor si fondono dando vita alla **Unione Ardita Juventus** con presidente Ruffo Landozzi e vice presidente Armando Fenili. (13) La fusione non riesce bene e nel 1914 la Victorius riprende l’attività.

Sull’esempio di altre città nel 1909 nasce il **Club Sportivo Postelegrafico** con presidente Nello Del Guerra. I suoi soci sono fra i più assidui partecipanti alle corse cittadine. Ovviamente i fattorini delle poste utilizzavano la bicicletta per recapitare i telegrammi ed erano quindi piuttosto allenati!

Nel 1909 appare negli ordini di arrivo delle corse ciclistiche cittadine la **Società Il Fuoco** mentre nel luglio 1910 nasce la società **Debolezza e Paura**, poco larvata presa di giro della Forza e Coraggio. Siamo a Livorno e l’ironia è di casa! La Debolezza e Paura ha sede in una palazzina di via Palestro e non è un bluff visto che dichiara 50 soci. (14)

Nel 1911 nasce in via Buontalenti il **Club Ciclistico Livornese** che si pone l'ambizioso obiettivo di organizzare il primo campionato toscano per professionisti. (15) Nell'aprile 1912 appare un'altra società, lo **Sport Club Itala**, che organizza la Livorno -Vicarello – Pisa – Livorno. (16) Sempre nel 1912 nell'ordine d'arrivo della Livorno – Viareggio – Livorno appare un corridore della **Fortezza Vecchia**. (17)

Nel 1913 la fin'ora sconosciuta **Società Sportiva Aurora** vince la classifica per le società nella Livorno – Tombolo – Livorno organizzata dalla Ardita Juventus. (18) Ad agosto la **Società Toscana** organizza la Coppa Livorno. (19)

A settembre, la Gazzetta livornese dà la notizia della costituzione del **Club Sportivo Vittoria** con presidente Renato Santucci e vice presidente Renato Bracaloni. (20)

Un'ultima nota merita il sobborgo di Antignano dove vengono organizzate regolarmente corse ciclistiche da comitati locali. Ad Antignano risiede Ottavio Pratesi e nel 1909 viene assegnata, in occasione della Antignano – Cecina – Antignano, la fascia di campione del paese al primo degli antignanesi arrivati. (21) Nel 1911 la **Società Sportiva Ausonia** organizza in paese una gara di velocità. (22)

La Livorno – Volterra - Livorno

La più importante corsa organizzata a Livorno in questi anni è la **Livorno – Volterra - Livorno** che si corre dal 1910 al 1912. Organizzata dalla Victorius e patrocinata dai due quotidiani cittadini, Il Telegrafo e La Gazzetta livornese, gode, diremmo oggi, di grande copertura mediatica. Il percorso – Livorno-Antignano, Castiglioncello, Vada, Cecina, Saline, Volterra e ritorno passando dalla Bacchettona prima di tornare a Saline - è lungo circa 135 chilometri ed è piuttosto impegnativo.

La prima edizione si corre il **24 aprile 1910** con 57 iscritti e 54 partenti fra cui i migliori dilettanti toscani. Ventuno le società rappresentate fra le quali quattro livornesi: Veloce Club, Forza e Coraggio, Il Fuoco e Victorius.

Per la prima volta i quotidiani livornesi forniscono la cronaca della corsa e non solo l'ordine di arrivo.

Vince Pratesi della Victorius che precede di un minuto Marzocchini del Club Ciclistico Ardore di Firenze e di quattro minuti Giuliattini dell'Unione Sportiva Arezzo. Dopo otto minuti arriva Meini dell'Unione sportiva Versiliese di Pietrasanta. Costantini arriva settimo e Gazzanelli nono (entrambi sono della Victorius). Gli altri livornesi che giungono in tempo massimo sono Porazzini (Veloce Club), Parlanti (Victorius), Arrigoni (Forza e Coraggio), Baldaccini (Forza e Coraggio), Bellincioni (Victorius), Bartoli (Il Fuoco), Spagnoli (Victorius) e Natini (Forza e Coraggio). (23)

La seconda edizione si corre il **30 aprile 1911**. Fra gli 82 iscritti (70 i partiti) ci sono alcuni dei dilettanti più forti del momento, corridori che passeranno professionisti e faranno la storia del ciclismo: i bolognesi Calzolari (vincitore del Giro d'Italia 1914) e Zini, il torinese Torricelli (vincitore del Giro di Lombardia del 1916 e sei volte campione italiano di mezzofondo su pista), il piombinese Gousuè Lombardi, il piombinese Sonetti e lo spezzino Cortesia. Fra i livornesi si segnala la presenza di Rinaldo Spinelli della Victorius, di Sterna (nome di battaglia di Gaetano Barsotti) del Veloce Club e di Renato Corsi della Vigor. Oltre alla Victorius, al Veloce Club e alla Vigor le altre società livornesi sono: SPES, Virtus Juventusque e Forza e Coraggio.

Vince Zini che batte in volata Torricelli, Pallini di Cecina, Cortesia e Corti di Campi Bisenzio. Il primo dei livornesi è Egisto Bianchi della Vigor, settimo. Altri livornesi ben piazzati sono Cholet (Vigor), nono, e Sterna, decimo. Corsi è 22° mentre Spinelli, protagonista nella prima parte della corsa, è fra i ritirati.

Non mancano i "*malvagi*", come li definisce la Gazzetta livornese che sulla salita fra Saline e Volterra seminano la strada di chiodi. (24)

La terza e ultima edizione che si doveva volgere in primavera viene rinviata per difficoltà organizzative legate alla crisi del ciclismo in Toscana: *“Purtroppo il ciclismo nella regione nostra sta attraversando un doloroso periodo di crisi – scrive Il Telegrafo del 28 maggio 1912 – Abbiamo la riprova infallibile di questa crisi inaspettata nell’ultima corsa della Coppa Bastogi, la grande gara per corridori professionisti che l’Unione Velocipedistica Italiana non disdegnò classificare fra le grandi classiche e che purtroppo quest’anno non riuscì a raccogliere che tre soli e unici concorrenti.”* (25)

La corsa, organizzata dalla neonata Ardina Juventus, si svolge il **29 settembre 1912** con appena 17 iscritti. Per la verità i partenti sono 18 perché si aggrega anche Renato Corsi la cui iscrizione non era stata accettata perché squalificato dall’UVI. Oltre alla Ardina Juventus alla corsa partecipa solo un’altra società livornese la Virtus (Juventusque?). Fra gli iscritti anche il bergamasco Danti. *“La gente, numerosa, affolla i lati della strada e lancia le sue grida di simpatia e di saluto”.* (26)

Vince per distacco il livornese Ilio Cecchini che copre i 135 chilometri del percorso in 4 ore e 53 minuti ad una media oraria di 27,8 chilometri. Cecchini precede di tre minuti il cecinese Ferri e di dodici minuti il fiorentino Montagnani. Baroncelli della Virtus è quinto mentre Gazzanelli e Benetti della Ardina Juventus sono ottavo e decimo sugli undici classificati in tempo massimo. (27)

La Livorno – Volterra – Livorno verrà ripresa nel dopoguerra.

Le altre corse

Soprattutto a partire dal 1909 e fino al 1914 a Livorno vengono organizzate numerose corse ciclistiche che si svolgono soprattutto lungo tre direttrici: Livorno-Cecina, Livorno-Collesalvetti/Pisa/Firenze e Livorno-Viareggio. Quasi ignorate invece le località collinari che circondano la città, probabilmente per le pessime condizioni delle strade.

A Livorno queste corse non sono quasi mai indicate con un nome (esempio: Coppa Bastogi a Firenze o Giro delle Due Province a Cecina) ma con il loro percorso.

Riassumiamo nella sottostante tabella le corse censite sulla stampa livornese con il risultato, se pubblicato.

Data	Nome	Vincitore	Secondo	Terzo	organizzatore
28/05/1906	Livorno – Vicarello - Livorno	Alderighi	Botti	Gasperini	Unione Corridori Livornesi
6/5/1908	Livorno – Firenze - Livorno	-----			Pedale Livornese
23/9/1908	Staffetta ciclo - podistica	-----			SPES presso Acque della Salute
30/8/1909	Livorno – Pisa - Livorno	Costantini (Victorius)	Santoni (Pisa)	Gnesi (San Giuliano)	Forza e Coraggio
9/9/1909	Antignano – Cecina - Antignano	Galli (Cecina)	Niccolai	Berni (Antignano)	Circolo ricreativo Antignano
11/7/1910	Livorno – Collesalveti - Livorno	Sterna (Gaetano Barsotti, Veloce Club)	Marchi (Club postelegrafico)	Tramonti	Forza e Coraggio
7/8/1910	Livorno-Empoli- Livorno	Croce (Atene Milano)	Miragoli (Pro Golrla Milano)	Bianchi (Debolezza e Paura)	Veloce Club Livornese
22/9/1910	Gara sociale	Cardini	Paoletti	Tofanari	SPES
24/9/1910	Antignano – Cecina - Antignano	Carmignani Ponte alla Motta (Bologna)	Bianchi	Tramonti	
10/10/1910	Livorno – Torre del Lago - Livorno	Cecchini (Veloce Club)	Paoletti (SPES)	Taddei	
5/11/1910	Livorno – Viareggio - Livorno	Spinelli (Victorius)	Cortesia (Ausonia La Spezia)	Tramonti (Veloce Club)	Club Ciclistico Postelegrafico
13/11/1910	Livorno –	Bianchi	Marchi (Club	Cecchini	

	Collesalveti - Livorno	(Forza e Coraggio)	Postelegrafico)	(Victorius)	
24/4/1911	Gara Sociale - Livorno – Pisa - Livorno	Verugi	Marchesini	Taddei	Forza e Coraggio
0/6/1911	Firenze – Livorno Coppa Peugeot	Spinelli (Victorius)	Moschini (Firenze)	Bartoli (Firenze)	Peugeot Italia
20/6/1911	Gara Sociale Livorno – Cecina - Livorno	Mibelli	Baroncelli	Butazzi	Virtus Juventusque
26/6/1911	Gara Sociale Livorno – Lucca - Livorno	Corridi	Bigeschi	Paoletti	SPES
18/7/1911	Livorno – Torre del Lago - Livorno	Masoni (Pisa)	Farina (Pisa)	Frangioni (Vicarello)	
21/9/1911	Antignano – Cecina - Antignano	Corsi	Simeoni	Bianchi	
20/3/1912	Livorno – Collesalveti – Pisa – Lucca – Pisa - Livorno	-----			Officina ciclistica Franciasoli via Garibaldi
3/4/1912	Livorno – Fornacette - Livorno	-----			Emporio Amleto Braccini
15/4/1912	Livorno – Vicarello – Pisa - Livorno	Corsi (Vigor)	Pallini (Aulo Juventus Cecina)	Ghelardoni (Veloce Club)	Società Ciclistica Itala
26/4/1912	Livorno – Colognole - Livorno	-----			Comitato Colline e via Mentana
11/6/1912	Livorno – San Piero a Grado - Livorno	Gabrielli (Vicarello - Itala)	Orsi (Itala)	Damiani (SC Livorno)	Società Ciclistica Itala
24/7/1912	Gara Sociale	Mibelli			SPES
11/9/1912	Livorno – San Piero a Grado - Livorno	Alaba	Benetti	Dari (Vis Agilitasque)	Audace Club
24/9/1912	San Piero –	Pierini	Corsini	Orsini	

US Vicarello 1919

www.usv1919.it

agosto 2024

	Pisa - Tombolo				
24/11/1912	Livorno – Viareggio - Livorno	Corsi (Ardita Juventus)	Virgili (Vicarello)	Orlandi Antignano	
12/11/1912	Livorno – Castiglioncello - Livorno	Andrei (Audace Club)	Rigoli (Ardenza)	Passigli	
26/11/1912	Livorno – Quercianella - Livorno	Colombai	Neri	Andrei (Audace Club)	
30/11/1912	Livorno – Collesalveti - Livorno	-----			
3/12/1912	Livorno – Tombolo - Livorno	Saltarelli	Benetti	Dari	
8/12/1912	Livorno – Guasticce - Livorno	-----			
8/4/1913	Livorno – Pisa - Livorno	Allegrini	Benetti	Poggiali	
19/5/1913	Livorno – Tombolo - Livorno	Benetti	Lupi	Damiani	Ardita Juventus
4/8/1913	Coppa Livorno	Gabrielli (Vicarello)	Ghelardoni (SS Toscana)	Graziani	SS Toscana
4/5/1914	Coppa 1° maggio	Dari (Victorius)	Puccioni (Victorius)	Bazzi	
26/5/1914	Livorno – Collesalveti – Nugola - Livorno	Dari (Victorius)	Benetti (Toscana Football Club)	Campigli (Orentano)	Livorno Football Club
22/6/1914	Vicarello – Livorno - Vicarello	Bernardoni (Livorno)	Danti (Livorno)	Falchini (Parrana)	
13/7/1914	Giro delle Due Provincie	Bianchi (SS Gerbi)	Terreni	Rossi (Victorius)	Victorius
8/8/1914	Campionato livornese under 17	-----			US Livornese

I corridori

Considerato che Rodolfo Muller corse soprattutto in Francia (con qualche "puntata" nella "sua" Livorno), **Ottavio Pratesi** è il primo vero campione ciclista livornese. Ottavio nasce il 1 gennaio 1889 a Castelnuovo della Misericordia, frazione del comune di Rosignano Marittimo, e si trasferisce all'età di 18 anni ad Antignano dove lavora come carpentiere ai cantieri della nuova linea ferroviaria Livorno - Vada. Nel 1906 scopre la passione per il ciclismo e vince prima la Caletta - Cecina e poi una corsa per dilettanti a Vada. Pratesi si rivela uno dei dilettanti toscani più forti nel 1909 quando, tesserato con la "Victorius" di Livorno, vince a Firenze la Coppa Toscana. Nel 1911 vince la Livorno - Volterra - Livorno, la Corsa delle 2 provincie a Cecina, il Giro della Maremma a Piombino, la Coppa Leoncini a Pontedera e la corsa organizzata dalla Libertas a Sesto Fiorentino. Sempre nel 1910 si toglie anche la soddisfazione di vincere, sia pure in modo un po' fortunoso, l'ultima frazione della corsa a tappe "Al mare, ai monti, ai laghi", organizzata dal quotidiano Il Secolo. La corsa era divisa in due gare distinte, una per professionisti e una per dilettanti. Nella classifica generale finale dei dilettanti si piazza ottavo.

Passato professionista nel 1911 è assieme al fiorentino Fiaschi il corridore toscano più forte negli anni precedenti la prima guerra mondiale. Una delle sue caratteristiche è che nella sua lunga carriera da professionista – interrotta dalla guerra 1915 – 1918 - gareggia sempre come "indipendente", cioè senza un contratto con le grandi case ciclistiche.

Pratesi è un corridore di rara resistenza che si mette in luce nelle corse a tappe: partecipa a sei edizioni del Giro fra il 1911 e il 1925 classificandosi settimo nel 1914 e nono nel 1924 e concludendole tutte tranne quella del 1913 quando viene escluso dopo la terza tappa per un contenzioso con l'Unione Velocipedistica Francese, seguito al brutto episodio di cui era stato vittima al Tour de France 1912. (28)

Pratesi partecipa anche a cinque edizioni del Tour de France tra il 1911 e il 1925 vincendo la classifica dei "touristes – routier" nel 1924 e il 1925.

Nel dopoguerra vince per due volte consecutive la Corsa dei Tre mari, gara a tappe che si correva nell'Italia meridionale, in entrambe le edizioni vince quattro tappe. In quella corsa batte avversari del calibro di Pavesi e Aimò.

Ottavio Pratesi si ritira nel 1925 e muore nel 1977. (29)

Anche **Rinaldo Spinelli** non è nativo di Livorno perché nasce il 16 maggio 1893 a Lari. Trasferitosi a Livorno inizia a gareggiare prima per la "Forza e Coraggio" e poi per la "Victorius". La sua prima vittoria è la "Livorno-Viareggio-Livorno" (maggio 1910). Vince anche la Firenze - Livorno (ottobre 1911) valida per il trofeo Peugeot. Nel luglio del 1911 partecipa alla Parigi – Torino, corsa a tappe riservata ai dilettanti che viene vinta dal belga Thys, futuro vincitore di tre Tour de France. Spinelli è ottavo, terzo fra gli italiani (30)

Definito dai giornali livornesi come “allievo di Pratesi” passa al professionismo con il Giro di Lombardia 1911, prendendo parte in seguito a molte delle principali corse del panorama ciclistico italiano dove ottiene alcuni buoni risultati soprattutto nel 1914 dove si piazza quinto al campionato italiano in prova unica vinto da Girardengo, 15esimo alla Sanremo, quinto al Giro di Romagna e decimo al Giro del Piemonte. Sempre nel 1914 partecipa assieme a Pratesi al Tour che conclude con un onorevole 44esimo posto.

La guerra interrompe la sua carriera ciclistica nel momento forse migliore.

Torna a gareggiare nel 1919 quando ottiene l'unica vittoria da professionista vincendo la settima tappa del Giro dei Tre Mari e classificandosi terzo nella generale finale.

Nel 1920 conclude al 21esimo posto l'unico dei sei Giri disputati in cui non si ritira.

Nel 1925 lo ritroviamo, probabilmente emigrato in Francia (per motivi politici?), al Tour de Sud-Est una breve corsa a tappe con partenza e arrivo a Marsiglia. Si piazza in varie tappe ed è 23esimo nella generale finale.

Di questo valido corridore si perdono poi le tracce e non se ne conosce neppure la data della morte. (31)

Un altro corridore molto noto in città è **Gaetano Barsotti**, noto con lo pseudonimo di **Sterna**. Facchino dal carattere notoriamente sanguigno, Sterna debutta fra i professionisti nel maggio 2012 quando arriva terzo su 24 concorrenti in una “sei ore” che si svolge al velodromo fiorentino delle Cascine. Anche di Sterna non si hanno altre notizie

Se di Pratesi e Spinelli si sa poco, di **Renato Corsi** non si sa assolutamente niente a parte la serie impressionante di vittorie che ottenne fra il 1912 e il 1913. Corsi è stata una meteora che per motivi sconosciuti non si è affacciata al ciclismo professionistico.

Un Corsi – ma non sappiamo se fosse Renato – appare per la prima volta in un ordine d’arrivo il 9 settembre 1909: quarto alla Antignano – Cecina – Antignano vinta dal cecinese Galli.

La prima vittoria di Renato Corsi, tesserato con la Vigor, è la Livorno – Vicarello – Pisa – Livorno del 15 aprile 1912. Ad ottobre Corsi vince una corsa a Lorenzana, precedendo Lombardi (probabilmente il ponsacchino e futuro professionista Giosuè). Il 4 novembre vince anche la Livorno – Viareggio – Livorno davanti al vicarellese e pure lui futuro professionista Umberto Virgili.

Il 1913 è l'anno della definitiva consacrazione di Corsi – che adesso corre per la SPES - come uno dei più forti dilettanti della Toscana. Il 2 giugno è secondo dietro l'aretino Bellucci alla Coppa Luzzato a Montevarchi. L'11 giugno è terzo al Giro del Casentino. Il 16 giugno vince a Cecina il Giro delle Due Province davanti ai livornesi Saltarelli e Cecchini. Il 24 giugno vince la Coppa Provincia di Grosseto, davanti a Ferri di Cecina e Giuliani di Roma. Il 30 giugno vince il Giro della Provincia di Massa davanti al concittadino Cecchini. Il 28 luglio vince a Pra Ligure il Gran Premio Reale. Il 16 agosto è secondo alla Coppa Ginori di Volterra, battuto dal bolognese Nerino Savini, professionista dal '14 al '22. Il 25 agosto ottiene a Empoli la vittoria più prestigiosa: il Campionato toscano dilettanti. Corsi precede il campioncino locale Baronti, il ponsacchino Gabbrielli e il livornese Cecchini. Il 2 settembre Corsi vince a Castelnuovo val di Cecina la Coppa Industrie Boracifere precedendo Ferri di Cecina e il popolarissimo e futuro professionista Nello Ciaccheri di Firenze. L'8 settembre Corsi vince la Coppa Martini a Monsummano.

Dopo questa prestigiosa serie di successi Renato Corsi scompare dalle cronache ciclistiche ...

Ottimi corridori furono anche **Ilio Cecchini** e **Giuseppe Saltarelli** che infatti nel dopoguerra passeranno professionisti. Di Cecchini segnaliamo, oltre alla citata Livorno – Volterra – Livorno del 1912, il secondo posto al campionato toscano dilettanti 1914, svoltosi a Ponsacco e vinto dal cascinese Vitaliano Lugli. Saltarelli, da parte sua, vince il 4 maggio 1914 con i colori della S.C. Itala di Firenze la Coppa Provincia di Grosseto.

Altri corridori livornesi che si mettono in evidenza in questi anni sono **Egisto Bianchi**, **Elio Dari** e **Renato Benetti**.

Infine segnaliamo **Attilio Zavatti**, professionista forlivese e bersagliere di stanza a Livorno. Nel 1911 Zavatti, socio della Vigor, è il primo a correre il Giro d'Italia su bicicletta Legnano. Prima di partecipare al Giro, Zavatti il 12 aprile 1911 batte il record della salita di Montenero da Piazza delle Carrozze alla Piazza del Santuario. Zavatti ci impiega 4 minuti, 3 secondi e 4/5. Il record precedente era del ligure Vergassola che aveva scalato la salita in 5 minuti e 27 secondi. (32)

Concludiamo questa storia del ciclismo livornese – storia che speriamo di poter integrare in un prossimo futuro – con una informazione poco conosciuta: Il Telegrafo del 15 giugno 1915 pubblica un trafiletto in cui riferisce il contenuto di una telefonata da Milano: *“La Gazzetta dello Sport nel numero odierno pubblica i capisaldi del programma e del regolamento del VII° Giro d'Italia che verrà corso nel prossimo anno. Nell'itinerario modificato della corsa è compresa la vostra città”*. La notizia è purtroppo molto ottimistica. Il Giro che aveva saltato l'edizione 1915 (l'Italia era entrata in guerra il 24 maggio) riprenderà nel 1919, dopo la carneficina bellica, e solo nel 1921 ci sarà il primo arrivo di tappa a Livorno.

Maurizio Zicanu

(Fine)

NOTE

(1) *Eleonora Belloni, Bicicletta e storia d'Italia (1870-1945). La modernizzazione su due ruote, NOVECENTO.ORG, 2021*

(2) *Eleonora Belloni, Ibidem. Sull'argomento si veda anche il più recente “Quanto ci costavano?” in “Biciclette d'epoca”, maggio – giugno 2024.*

(3) *Ci risulta che nel 1914 Raffaello Mei sia anche il fondatore, o fra i fondatori, della società Toscana Football Club, attiva nel calcio ma anche nel ciclismo. Dopo la guerra Mei sarà fra i promotori della Coppa Montenero di automobilismo.*

(4) Gian Giacomo Roseo, "Scompare il velocipede?", *Rivista del Touring Club Italiano*, n. 4, aprile 1914. Roseo è una figura eclettica di agonista, di dirigente sportivo e imprenditore. Si veda: https://it.wikipedia.org/wiki/Giacomo_Roseo

(5) *La Stampa Sportiva* del 30 ottobre 1910. La prima sezione per numero era quella fiorentina con ben 278 soci, seguita da Roma con 251 e Bari con 232.

(6) *La Gazzetta livornese* del 25 giugno 1911.

(7) *La Gazzetta livornese* del 26 e 27 agosto 1906, *La Stampa sportiva* del 9 settembre 1906

(8) *La Gazzetta livornese* del 2 agosto 1908.

(9) *La Gazzetta livornese* del 30 agosto 1908

(10) *La Gazzetta livornese* del 9 luglio 1909.

(11) *La Gazzetta livornese* dell'11 agosto 1909. Nel 1911 presidente della Forza e Coraggio viene eletto Ezio Pampaloni, con Umberto Boni segretario.

(12) Mario Di Luca, *Il Calcio a Livorno, 1905 – 1922, il pionerismo*, Mariposa Editrice, 2000.

(13) *La Gazzetta livornese* del 18 maggio 1912.

(14) *La Gazzetta livornese* del 20 luglio 1910.

(15) *La Gazzetta livornese* del 20 ottobre 1911.

(16) *La Gazzetta livornese* del 12 aprile 1912.

(17) *La Gazzetta livornese* del 4 novembre 1912.

(18) *La Gazzetta livornese* del 19 maggio 1913.

(19) *La Gazzetta livornese del 4 agosto 1913. Probabilmente si tratta della Toscana Football, società animata da Raffaello Mei, attiva nel calcio nel biennio immediatamente precedente alla guerra.*

(20) *La Gazzetta livornese del 4 settembre 1913. Non sappiamo se questa non sia altro che la ricostituita Victorius.*

(21) *La Gazzetta livornese del 6 settembre 1909.*

(22) *La Gazzetta livornese del 2 agosto 1911.*

(23) *La Gazzetta livornese del 24 aprile 1910.*

(24) *La Gazzetta livornese del 1 maggio 1911.*

(25) *La Coppa Bastogi "E' una corsa di "prima categoria" e quindi aperta anche ai maggiori professionisti, ma, nonostante ciò, sono solo tre i partenti. La partenza viene data da Porta San Frediano e la gara si snoda per le strade toscane con la delusione della gente nel vedere lo sparutissimo gruppetto procedere a passo turistico. Pratesi si ritira a Rapolano, Fiaschi attacca sulla salita di San Donato, fra Incisa e Firenze, e vince quasi in scioltezza. Fiaschi conquista la terza vittoria nella competizione e come da regolamento si aggiudica definitivamente la Coppa Bastogi e la corsa non verrà più disputata".*

<https://www.museociclismo.it/content/corse/corsa/7904-Coppa-Bastogi/edizioni/5/7905.html>

Oltre a Fiaschi e Pratesi partecipa alla Coppa Francesco Della Ghisa, semisconosciuto professionista ingaggiato dalla Maino.

(26) *Il Telegrafo del 30 settembre 1912. (27) Il Telegrafo, ibidem.*

(28) *Si veda: **<https://www.usv1919.it/PRATESI-NON-DEVE-VINCEREUna-storia-dimenticata-del-Tour-1912.htm>***

(29) Si veda anche [https://it.wikipedia.org/wiki/Ottavio Pratesi](https://it.wikipedia.org/wiki/Ottavio_Pratesi) e Pier Luigi Chiapponi, *Ottavio Pratesi e Raffaele Di Paco, eroi del Tour*, in *Il Telegrafo*, 8 aprile 1964

(30) *La Gazzetta livornese del 18 luglio 1911.*

(31) *Su Spinelli si veda: [https://it.wikipedia.org/wiki/Rinaldo Spinelli](https://it.wikipedia.org/wiki/Rinaldo_Spinelli)*

(32) *La Gazzetta livornese del 12 aprile 1911.*

GALLERIA FOTOGRAFICA

Pratesi e Rinaldi



Ottavio Pratesi nel 1908

La Stampa Sportiva, 1911



Pratesi nel 1914 con il suo caratteristico berretto





Foto 5
Tour de France 1923 - Lungomare di Marsiglia. Passa per primo Pratesi



Pratesi in un ritaglio del quotidiano francese Excelsior del 1923

**Pratesi a Bordeaux,
1923**



**sotto: Pratesi con altri
ciclisti della Baggi-
Samyn al Tour de
France 1925**



**Una rara immagine di
Rinaldo Spinelli
pubblicata da La
Stampa Sportiva in
occasione di una
tappa del Giro del
1914**



*Spinelli, 6° arrivato nella tappa Avellino-Bari.
(Fot. Guarneri - lastre Cappelli).*

In rete abbiamo trovato questa foto riferita a Mario Spinelli di Milano. Riteniamo invece che sia un ritratto di Rinaldo Spinelli che in alcune occasioni sulla stampa del tempo viene erroneamente chiamato Mario.

