

Ciclismo Italicò

Campioni noti e meno noti del II dopoguerra

Angelo Garbelli

CICLISMO ITALICO

Campioni noti e meno noti del II° dopoguerra

Prefazione

Da tempo mi ruminava per la testa l'idea di scrivere qualcosa sul ciclismo, il mio sport preferito assieme all'atletica leggera. Riandando ai ricordi della fanciullezza che coincideva con l'epoca di Bartali, di Coppi, di Magni, di Kübler e di Koblet e continuando poi verso la fine anni cinquanta con le imprese di Ercole Baldini, Gaul e Nencini, ho cercato di ricostruire le vittorie di questi grandi del passato assieme a quelle di altri corridori che pure hanno lasciato un ricordo, un'impronta nella storia non molto recente, ma nemmeno troppo remota, del ciclismo in generale e del ciclismo italiano in particolare. Nasce così con l'ausilio di vecchi documenti cartacei, assieme anche a ricordi personali, una piccola cronistoria che riguarda le principali corse italiane, ma non solo quelle e i suoi protagonisti nel periodo che va dagli anni '40 agli anni '90 e dintorni, soffermandomi in particolare sul primo decennio del secondo dopoguerra, un decennio da incorniciare nella storia del ciclismo, narrando brevemente anche alcuni fatti di cronaca ed avvenimenti che non riguardano il ciclismo, a titolo informativo, affinché i lettori più giovani sappiano. Dei decenni a seguire, fino al termine del 20° secolo, ho fatto un breve ritratto di quei campioni, tra i più noti ed anche meno noti, che hanno lasciato un segno, che hanno procurato ancora qualche emozione agli appassionati di

questo sport, un tempo molto popolare e oggi passato in secondo piano, soppiantato dall'interesse per il calcio. Il testo, per quanto abbia cercato di snellirlo il più possibile, contiene numeri, tempi e date per una informazione più completa. Buona lettura! A.G.

Premessa

La maggior parte di ciò che il sottoscritto racconta in queste pagine è frutto di una minuziosa ricerca su vecchi libri di ciclismo e altre fonti cartacee e in parte sono ricordi personali. So di altri corridori, non qui citati, che hanno onorato lo sport del ciclismo e in qualche modo vorrei scusarmi con loro, ma il materiale di ricerca a mia disposizione non è moltissimo, per cui ho fatto e scritto quello che potevo. I giudizi e i pareri riguardo a fatti e personaggi sono ovviamente del tutto opinabili.

A.G.

Nell'aria ancora l'eco dei bombardamenti anglo-americi del 1944 e inizi '45 sulle città del Nord Italia, il pane si comprava ancora con le tessere annonarie e l'Italia iniziava a ricostruirsi e riparare i danni della II° guerra mondiale. In seguito, grazie anche agli aiuti del piano Marshall, il nostro Paese si riprese sul piano economico tanto che di lì a poco più di una decina d'anni si parlò di boom economico. Gran parte delle forze lavoro era assorbita dai grandi stabilimenti, soprattutto nel nord del Paese; il posto più ambito dai lavoratori e dalle loro famiglie era lo 'stabilimento' ritenuto a quei tempi un posto sicuro. Iniziava così un esodo di tanti lavoratori dei campi verso le fabbriche e nel contempo la massiccia immigrazione dal sud del Paese di lavoratori con le loro famiglie, che si stabilirono soprattutto nelle periferie delle grandi città del nord. Parallelamente al piano Marshall ebbe inizio nel '49 una notevole espansione edilizia grazie soprattutto al cosiddetto 'Piano Fanfani' che prevedeva la realizzazione di quartieri popolari attorno alle città di tutto il territorio nazionale, sia per dare alloggi alle classi più disagiate, sia per incrementare l'occupazione. Il progetto fu affidato all'INA e prese il nome di INA-casa.

In quei primi anni successivi alla seconda guerra mondiale lo sport che gli italiani amavano di più non era il calcio, ma il ciclismo e la materia che appassionava

non mancava, grazie soprattutto alla rivalità tra i due grandi campioni Bartali e Coppi. La bicicletta era il cavallo di battaglia, il mezzo più comune tra la popolazione in quel periodo. Le automobili erano roba da signori in quell'epoca. Forse per la popolarità e la diffusione della bici quale mezzo di locomozione, l'amore per il ciclismo sportivo agonistico era altissimo e l'uomo della strada nel suo inconscio tendeva ad identificarsi con i due epigoni che il ciclismo esprimeva in quegli anni, ossia Bartali e Coppi. Era successo che quest'ultimo aveva vinto il Giro d'Italia del 1940 a poco più di vent'anni di età (rimane a tutt'oggi il più giovane vincitore di un Giro) battendo il suo capitano Gino Bartali, poiché entrambi facevano parte della squadra Legnano, famosa marca dell'epoca, sotto la guida di Eberardo Pavesi. La vittoria del giovane Coppi in quel Giro fu anche resa possibile da una brutta caduta, causata da un cane, del suo capitano nella tappa Torino-Genova che gli procurò una seria contusione al femore che tormentò Bartali nelle tappe seguenti e quindi Pavesi avendo intuito le qualità del giovane Coppi gli diede carta bianca, ben sapendo che Gino non poteva vincere il Giro in quelle condizioni e così Fausto compì la sua prima grande impresa nella tappa dell'Abetone guadagnando la maglia rosa. A fine Giro Bartali fu soltanto 9° in classifica a oltre 45 minuti da Coppi, ma Gino tagliato fuori dalla classifica, in una tappa dolomitica diede una grossa mano a Fausto in una giornata no, quando era in procinto di ritirarsi; Fausto si demoralizzava facilmente quando qualcosa non andava, mentre Bartali aveva un carattere decisamente più forte nelle avversità. Più completo Fausto sul piano atletico, ma caratterialmente più fragile rispetto a Gino. Qualcuno azzardò un paragone che non deve sembrare un'irriverenza, ma che rende bene l'idea: Coppi 'un puro sangue' Bartali 'un mulo'. In seguito la rivalità sorta tra i due indusse Fausto a cambiare squadra e quando termi-

narono gli eventi bellici venne accasato dalla Bianchi, altra prestigiosa casa di biciclette come la Legnano. Va ricordato che a quei tempi erano solo le fabbriche di biciclette che sponsorizzavano le squadre, e questo fino a metà degli anni '50. Altre case note italiane erano: la Benotto, la Willer Triestina, la Viscontea, la Olmo e altre meno note. Vi erano anche corridori non accasati, gli 'indipendenti', che partecipavano anch'essi alle grandi corse. Normalmente questi corridori una volta ottenuto il passaggio al professionismo firmavano contratti a breve termine, di un anno o anche pochi mesi, con le squadre ufficiali correndo assieme agli altri colleghi regolarmente accasati, ma poteva capitare che taluni, in base ai contratti, cambiassero squadra nell'arco dell'annata. Essi avevano però un Campionato Nazionale a loro riservato. Questa categoria in seguito venne soppressa nel 1960. Durante gli anni di guerra il ciclismo non si era fermato; tranne le due grandi corse a tappe Giro e Tour, le corse in linea si disputavano sia in Italia che nel resto d'Europa dove il ciclismo era diffuso. Nel 1940 Bartali bissò il successo nella Milano-Sanremo, nel Giro di Lombardia e nel Giro di Toscana. Inoltre vinse il Giro di Campania, due tappe al Giro d'Italia vinto dal suo giovane gregario Coppi e il Campionato Italiano in 7 prove. Nel '41 Coppi vinse il Giro di Toscana, il Giro dell'Emilia, il Giro del Veneto, la Tre valli Varesine oltre alla vittoria nel Giro della Provincia di Milano a cronocoppie assieme a Mario Ricci e del Campionato Italiano di inseguimento. Nel '42 venne ideato un 'Giro d'Italia di guerra' costituito dalle otto principali corse in linea italiane, cominciando dalla Milano-Sanremo e concludendo col Giro di Lombardia. Veniva assegnato un punteggio ai primi 4 o 5 arrivati di ogni gara. Alla fine la spuntò Bartali pur non vincendo una corsa, ma la sommatoria dei punti grazie alla sua regolarità nei piazzamenti, gli diede la vittoria. Avversari principali di Gino oltre a Coppi, benché militasse ancora

nella Legnano, furono: Cinelli, Leoni, Favalli, Bini, Ricci, Ortelli e Fiorenzo Magni, per citare alcuni tra i più noti. Nel mese di novembre di quell'anno Coppi riuscì a battere il record dell'ora detenuto dal francese Archambaud. Nel '43 si volle ripetere l'esperienza del Giro d'Italia di guerra, ma in seguito alla caduta del fascismo e l'accanirsi di eventi bellici la gara fu interrotta e le difficoltà organizzative di altre gare in programma indussero i responsabili a far correre i dilettanti assieme ai professionisti in varie occasioni. Coppi era già sotto le armi dal 1940 subito dopo la sua vittoria al Giro, ma aveva avuto i permessi per gareggiare. Nel '43 Fausto col suo reggimento di appartenenza veniva inviato nel Nordafrica ove venne fatto prigioniero dagli Inglesi. Trascorse quel periodo in Tunisia con mansioni varie per gli Inglesi, tra cui anche quella di motociclista portaordini. Bartali anch'esso richiamato dall'esercito dopo l'entrata in guerra dell'Italia nel giugno del '40, fu adibito al servizio di telefonista nel suo battaglione in Toscana, ma anche lui, così come Coppi, aveva ottenuto i permessi per gareggiare. In seguito si trasferì nella Polizia stradale, chiamata allora Milizia, assumendosi anche il compito rischioso, quando era fuori servizio e libero dalle gare ciclistiche, di portare messaggi da Assisi alla Curia di Firenze recandosi in bicicletta, messaggi inerenti al rifugio di Ebrei nei vari monasteri cui la Santa Sede si stava prodigando. Una volta incappò in un presidio fascista che lo fermò e lo interrogò; stava rischiando grosso, ma due componenti del gruppo riconobbero che si trattava di Bartali il campione ciclista, e grazie a loro venne rilasciato. Certamente era più al sicuro Coppi in Africa in mano agli Inglesi che Bartali in Italia in quel periodo. Dopo l'8 settembre del '43 Gino subì anche il carcere per contrasti coi superiori del Corpo cui apparteneva, ma poco dopo riuscì ad ottenere le dimissioni e poté tornare in famiglia. Coppi tornò in Italia agli inizi del '45 con le