

I primi meccanici di biciclette

Di biciclette a Città di Castello ne circolavano già nel 1891. Esisteva un Veloclub Tifernate, che organizzò una gara a San Giustino. Due anni dopo ebbe luogo una prima competizione ciclistica nella circonvallazione della città. Nel 1899 si contavano 37 “macchine”; nel 1902 erano 58 ¹. Non tutti vedevano con favore questo nuovo mezzo di locomozione. Vi fu chi protestò subito con il sindaco: “In varie ore del giorno, ma più specialmente sull'imbrunire, si verifica nel corso Vittorio Emanuele lo sconcio gravissimo di due o tre ragazzi, che su velocipedi rumorosi e mal costrutti scorrazzano all'impazzata con pericolo proprio e dei viandanti” ². Ma i giovani amavano le biciclette e, al principiare del nuovo secolo, andavano “in brodo di giuggiole” per le nascenti attività sportive, tra le quali appunto il ciclismo ³.



DITTA
C. CORBUCCI & FIGLIO
diretta da RUGGERO CORBUCCI



Orologi da tasca -
Regolatori da muro -
Svegli d'appendere e
da posare - Ricco as-
sortimento di catene
Argento, Nichel, Me-
tallo, Acciaio - Ottica -
Istrumenti musicali.

Macchine da Cucire
Vera Originale “**Renania**”, la “**Silenziosa**”, di
Juncker e Ruch - Vera Originale “**Regina Mar-
gherita**”, - Articoli per fumatori - Stufe - Articoli
di fantasia - Unico deposito di profumerie delle pri-
marie fabbriche nazionali ed estere.

Prezzi da non temere concorrenza

Rappresentante e Commissionario Velocipedi “**ADLER**”.

Fino a tutto il primo decennio del Novecento mancarono a Città di Castello officine specifiche per velocipedi. Rappresentanze di case costruttrici ne avevano diversi negozi: quelli di ferramenta di Ricci e Valenti, del commerciante e assicuratore Washington Puletti, dell'orefice Cristiano Corbucci, dell'orologiaio Amedeo Volpi e della calzoleria Cesarotti. I congegnatori meccanici Lorentino Innocenti e Attilio Malvestiti nel 1898 pubblicizzavano anche il noleggio di bici e la vendita di accessori.

C'era un impiegato comunale che nel tempo libero insegnava ad andare in bicicletta, facendo usare la sua: lo chiamavano “maestro di bici” ⁴.

Il primo “biciglettèjo” specializzato tifernate di cui si ha notizia fu, all'inizio del secondo decennio del Novecento, Giovanni Capriani. Aveva un “Emporio e Noleggio Biciclette” in via Mazzini e via XI Settembre, con la rappresentanza dei cicli FIAT, Legnano e Alcion. Ma vendeva e noleggiava anche “Cicli Capriani”, la qual cosa fa

EMPORIO E NOLEGGIO BICICLETTE CAPRIANI

CITTÀ DI CASTELLO - Via XI Settembre o Via Mazzini

Unico depositario
dei Cicli
FIAT — ALCIONI



Cicli “**Capriani**”,
Motociclette “**Rougir**”.

DEPOSITO BICICLETTE
DI ALTRE MARCHE.

COBERTURE - CAMERE D'ARIA
ACCESSORI

RIPARAZIONI GARANTITE

pensare che ne costruisse di suoi. Riparava le biciclette delle guardie e dell'uscieri municipali e ne affittò agli operai adibiti alla disinfezione delle aule scolastiche ⁵.

Durante la prima guerra mondiale, divenne concessionario esclusivo di biciclette FIAT Ferruccio Marini. Pubblicò ne “La Rivendicazione” questo annuncio pubblicitario: “Guerra! La Casa FIAT fa guerra a tutte le case nazionali ed estere. La bicicletta FIAT è l'unica macchina che pur essendo costruita con materiale di primissima qualità ha un prezzo relativamente mite. La Casa FIAT per

raggiungere tale scopo ha queste grandi risorse: fabbrica tutte le parti della macchina nelle sue officine, vende unicamente per contanti, non fa spese eccessive di reclame. Queste riserve rappresentano una economia del 30 per cento". Marini vendeva anche "biciclette popolari Umbria fabbricate esclusivamente con materiale Dunkop" ⁶.

Nei primi anni '20 i ciclisti di Città di Castello ebbero come punti di riferimento le officine di Nello



Salvi, di Giacomo Testi e, a Lerchi, di Gabriele Spapperi. Salvi distribuiva e riparava cicli e moto. Nella sua bottega di via del Mercato, "fuori porta Santa Maria", teneva biciclette Atala e un deposito di accessori e pezzi di ricambio. Pubblicizzava "verniciature a fuoco, nere ed a colori". Non dovette passarsela troppo bene: nel 1921 chiese la riduzione della

tassa di esercizio perché - scrisse - per la crisi economica "passano mesi interi senza lavoro" e "quel meschino introito poi è solo lavoro di braccia, giacché vendita di accessori per la solita crisi non ne ho quasi affatto" ⁷.

Anche Giacomo Testi, in via San Florido, sentì i morsi della crisi all'inizio del decennio. Affermò che non teneva più in vendita biciclette nuove e che le poche riparazioni effettuate nella sua officina non bastavano nemmeno a pagare le spese di gestione ⁸. Eppure Testi aveva avviato l'attività con entusiasmo: "Ciclisti, motociclisti! Se alle vostre macchine occorrono pezzi di ricambio, riparazioni in genere o saldature invisibili e garantite; se hanno bisogno di coperture e camere d'aria anche da poca spesa, o di accessori, recatevi al negozio-laboratorio di Giacomo Testi [...], dove il proprietario, che per sette anni ha lavorato nelle principali fabbriche di Milano, garantisce ogni sorta di riparazioni a macchine di qualsiasi fabbrica" ⁹. Testi finì con il dar vita a un'Officina Garage per la riparazione, la vendita e il noleggio di ogni tipo di veicolo, oltre alle biciclette.

Su di una dimensione diversa si collocava l'officina di Gabriele Spapperi, nella frazione di Lerchi.

Nato a Nizza da emigrati tifernati e là diventato abile meccanico, ritornò in Patria in occasione della prima guerra mondiale e fu impiegato in una fabbrica d'armi di Brescia. Alla conclusione del conflitto decise di rimanere in Italia e avviò un'officina a Lerchi. Fabbricava biciclette "costruite solidamente ed accuratamente" e si rivolgeva soprattutto agli amanti dello sport: "Ciclisti! Se volete una macchina che risponda, e



sia mezzo efficace di sicura vittoria, acquistate il Ciclo Gabriele (Tipo A) Campionato Umbro. E' il più solido ed il più conveniente perché seriamente costruito con materiale scelto.” La “Spapperi” si presentava come “l'unica fabbrica regionale che garantisce i suoi telai (cinque anni) perché costruiti esclusivamente in detta officina” ¹⁰. Effettuava verniciature a fuoco di ogni colore e di lui si servivano anche altre officine meccaniche di Città di Castello.

Sin dai primi anni di attività Spapperi si dedicò al ciclismo agonistico, con una squadra dilettantistica - la “Ciclo Gabriele” - i cui successi gli avrebbero permesso, nel 1933, di presentare la bicicletta di sua produzione come il “ciclo delle cento vittorie” ¹¹. Al massimo della sua espansione, l'officina di Lerchi arrivò a dare lavoro a circa otto meccanici: chi pensava al montaggio dei telai, chi alla verniciature, chi all'assemblaggio delle biciclette. L'epoca d'oro della “Spapperi” si sarebbe protratta fino alla seconda guerra mondiale. Dopo il conflitto avrebbe continuato l'attività ancora per qualche anno, ma solo con un paio di addetti.

Nel 1926, oltre a Spapperi, figuravano iscritti alla Camera di Commercio come commercianti di biciclette Luigi Marini, Pietro Vagnoni e, a Trestina, Domenico Checconi ¹².

In quel decennio, a Città di Castello, i “biciglettèi” non potevano prosperare sia per l'ancora scarsa domanda di macchine, sia per la concorrenza che subivano ad opera dei vari auto garage. Il Central Garage di Giovanni Brighigna, in “piazza di sopra”, distribuiva cicli Peugeot (“di lusso e da corsa”), Bianchi, Frera e Dunlop e accessori. Minciotti proponeva i “pneus” per cicli. E poi, riparazioni di biciclette e



Brighigna, in “piazza di sopra”, distribuiva cicli Peugeot (“di lusso e da corsa”), Bianchi, Frera e Dunlop e accessori. Minciotti proponeva i “pneus” per cicli. E poi, riparazioni di biciclette e

lavoro, si adattavano a meccanici generici, come Adelmo Bistarelli, in via di Bindo; nel 1921 chiese una riduzione della

tassa di esercizio perché non esercitava la professione di noleggio delle biciclette; ne teneva solo una, per prestarla ai clienti che lasciavano la loro in riparazione. Alla fine degli anni '30, il Comune censiva sette “biciglettèi” in città. Si trattava di Riccardo Bacchi, Adelmo Bistarelli, Bruno Bizzerri, Giuseppe Ciabatti, Nazzareno Ricci, Nazzareno Rossi e Pietro Vagnoni. Nelle frazioni vi erano Gabriele Spapperi a Lerchi, GioBatta Bacchi ed Ernesto Rossi a San Secondo e Giuseppe Fratini a Canoscio ¹³. La bottega di Bruno Bizzerri si situava a San Giacomo, in via XI Settembre. Quella di Ricci (“Brillo”), che ebbe per un certo periodo come socio Ciabatti, era in corso Vittorio Emanuele. Ricci costruiva anche i telai delle sue biciclette, che chiamò “Umbria” ¹⁴. Qualche garzone andava da lui per imparare il mestiere.

Le officine più importanti erano quelle di Pietro Vagnoni e di Riccardo Bacchi. Vagnoni ebbe inizialmente come socio il fratello Leopoldo, diventato poi noleggiatore. In un primo momento lavorò in via della Pendinella, dove arrivò a tenere fino a una decina di operai; poi trovò una definitiva sistemazione nella vicina via San Florido. Come Spapperi, produsse sue biciclette, i “Cicli Vagnoni”, e per un certo periodo allestì una squadretta di corridori dilettanti. Effettuava anche per gli altri meccanici i servizi di saldatura autogena e di verniciatura. Per qualche anno ebbe agenzie di distribuzione nelle principali città umbre. Ma anche il suo tentativo imprenditoriale si arenò nel corso degli anni '30 e la bottega finì con il dedicarsi quasi esclusivamente alla commercializzazione di biciclette di note marche nazionali ¹⁵.

A San Giacomo, all'angolo tra via XI Settembre e via Sant'Andrea, si situava Riccardo Bacchi. Era concessionario di marche importanti, come la “Legnano”, la “Bianchi” e la “Taurus”. Prima della guerra prese a vendere pure motociclette. In genere dava lavoro a tre operai e a qualche garzone. Stava con lui anche il figlio Gustavo ¹⁶.

Fino agli anni '50 del Novecento le biciclette furono uno strumento di attività sportiva per pochissimi e di svago per i soli benestanti. Ne avevano bisogno invece, per motivi di lavoro, sopra tutti, quei muratori che dovevano recarsi fuori città. Nel contempo servivano alle tante tabacchine che abitavano nella campagna circostante e nelle più vicine frazioni e non avevano altro mezzo per raggiungere lo stabilimento della FAT. Era, la loro, una vera e propria “corsa”, talvolta con un tozzo di pane ancora in bocca, per arrivare in tempo ed evitare le multe comminate alle ritardatarie. E bisognava sperare di non bucare la ruota, cosa assai frequente con i fondi stradali di allora ¹⁷.

¹ Cfr. “*Libera Parola*”, 17 maggio 1899; ACCC, *Agm*, 19 gennaio 1902.

² ACCC, *Lettera al sindaco*, 23 settembre 1896. Le lamentele per l'imprudenza dei ciclisti continuarono anche negli anni successivi; cfr. “*Unione Popolare*”, 8 novembre 1902; “*La Rivendicazione*”, 8 e 12 novembre 1902; “*L'Alto Tevere*”, 2 aprile 1905; “*La Rivendicazione*”, 2 settembre 1911. Nel 1903 un ottantenne morì investito da una bicicletta.

³ Cfr. “*La Rivendicazione*”, 9 aprile 1910. Nel 1905 i ciclisti altotiberini aderirono alla sezione locale del Touring Club Italiano; cfr. “*L'Alto Tevere*”, 18 giugno 1905.

⁴ *Testimonianza di Vito Corsi*. “Mio padre Giuseppe non riuscì ad imparare ad andare in bici; non riusciva a capire il movimento rotatorio del pedalare.”

⁵ Cfr. ACCC, *Agm*, 24 gennaio 1911 et alt. 1914-1919; *inserzione pubblicitaria* in “*Plinio il Giovane*”, 1913. Le due biciclette erano state acquistate in un'altra città nel 1909; cfr. ACCC, *Agm*, 23 aprile 1909.

⁶ Cfr. *inserzione pubblicitaria* ne “*La Rivendicazione*”, 1915. Marini (1889-1965) distribuiva pure motociclette, benzina e gomme Pirelli.

⁷ ACCC, *Domande per la riduzione della tassa di esercizio*, 1921. Cfr. anche inserzioni pubblicitarie varie ne “*La Rivendicazione*”, 29 gennaio 1920, e nei numeri unici “*Strazio*”, 13 giugno 1920 e “*Terzo Circuito dell'Appennino Umbro-Marchigiano*”, U. S. Tiferno, 18 giugno 1922.

⁸ Cfr. ACCC, *Domande per la riduzione [...] 1921* cit. Testi (1892-1977) lavorava all'allora n. 35 di via San Florido; era in società con il nipote Gaetano Margni, che di lì a poco si mise in proprio.

⁹ *Inserzione pubblicitaria* ne “*La Rivendicazione*”, 2 aprile 1917.

¹⁰ *Inserzione pubblicitaria* in “*Polliceverso*”, 14 novembre 1925. Cfr. anche *testimonianze di Ivo e Gabriella Spapperi*.

¹¹ *Inserzione pubblicitaria* ne “*La Bozza*”, numero unico, 1933. Lo stesso Spapperi (1906-1970) seguiva le gare dei suoi ciclisti con una moto Frera.

¹² Cfr. CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA DELL'UMBRIA, *Elenco delle ditte [...] 1926*. Luigi Marini (1862-1930) vendeva biciclette e altri articoli sportivi in via Mario Angeloni.

¹³ Cfr. ACCC, *Censimento industriale e commerciale 1937-1940* cit.

¹⁴ Bizzerri (1909-1951) lavorava al n. 37a di via XI Settembre. L'officina di Ricci (1909-1996) è indicata, a seconda dei documenti, ora al n. 37a, ora al n. 41b del corso. Succedette a Cesare Testi, ancora attivo nel 1930.

¹⁵ Pietro Vagnoni rimase a lungo prigioniero in Africa nel secondo conflitto mondiale. Durante la sua assenza dalla città, il negozio di via San Florido n. 29 venne gestito dalla moglie Maria Celestini. Morì nel 1954, a 62 anni. Ne continuò l'attività il figlio Vitaliano (m.2000). Cfr. ACCC, *Nota informativa, 13 marzo 1929; inserzione pubblicitaria* ne "Il Balilla Tifernate", 4 novembre 1930; *testimonianze di Nazzareno Giogli, Luigi Tanci e Meris Vagnoni*.

¹⁶ Riccardo Bacchi (1903-1986) era fratello di Angelo e Giovanni, proprietari nella stessa via dell'officina-garage per autovetture. Con lui e Gustavo (1927-1998) lavorarono per diversi anni i fratelli Nazzareno (n. 1924) e Gilberto (1926-1977) Giogli, che poi si misero in proprio al n. 27 di via XI Settembre.

¹⁷ Cfr. *testimonianza di Nazzareno Giogli*. Giogli ricorda le difficoltà di quegli anni del dopoguerra: "Quello del 'biciglettèjo' era allora un lavoro miserabile. Poche bici in giro; pochi soldi."