

Per il turismo automobilistico nel meridione d'Italia

Uno dei più scottanti problemi della ormai famosa « questione meridionale » è lo sviluppo turistico delle zone più attraenti. Nel nostro secolo il turismo deve essere considerato sotto un profilo industriale, di cui la Svizzera può valere giustamente come simbolo. Oggi la corrente dei viaggiatori, stranieri e no, avviata verso certe località, può significare la valorizzazione, lo sviluppo economico, l'emancipazione dell'intera zona.

Il nostro Meridione ha bisogno, da almeno cento anni, di iniziative che lo facciano uscire dalla morta gora della disoccupazione, della povertà, della agricoltura fatta su scala ridotta. Le regioni che vanno da Roma in giù sono prive d'industrie e d'iniziativa locali, sono ricche di popolazione e di bellezze naturali quest'ultime sapientemente valorizzate, potrebbero creare una base di autonomia economica, utilissima per la rinascita di tutto il Meridione.

Ma oggi i turisti, come attestano le statistiche, viaggiano più su mezzi motorizzati che in treno ed è necessaria perciò una organizzazione di assistenza ricettiva e tecnica, tale da garantire lo svolgimento del viaggio in perfetta sicurezza. Un viaggio in auto o in moto può anche far vivere, ai nostri giorni, avventure degne di un esploratore nel cuore del Matto Grosso, se non si trova appunto quella organizzazione di cui si discorreva.

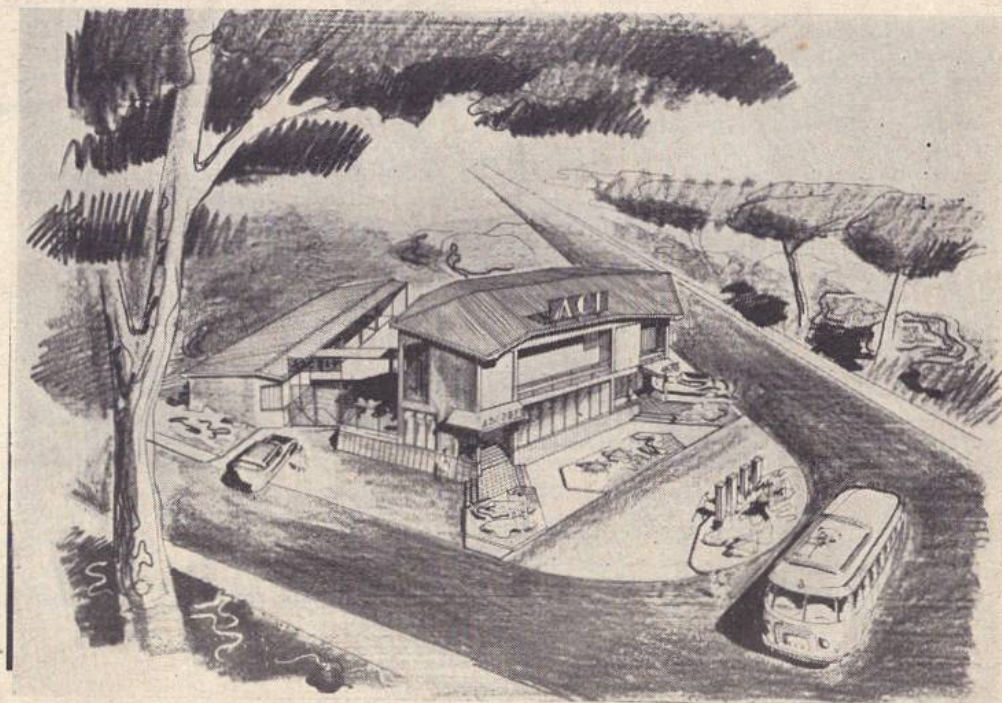
Il nostro Mezzogiorno ha una rete stradale notevolmente efficiente, anzi la circolazione per il traffico limitato non lamenta gli inconvenienti del nord, dove le strade superaffollate riducono la velocità e raddoppiano il pericolo. Adesso però il turista che si « avventura » (questa è l'espressione esatta) oltre Napoli, verso la Calabria o la Sicilia dimostra un notevole coraggio perché sui valichi della Sila o sulle coste non troverà che scarsa assistenza: rifornimenti distanti decine di chilometri, pochissime officine bene attrezzate, alberghi « confortevoli » solo in alcune città e ciò proprio per una recentissima iniziativa dei Marzotto. Chi vuole andare in Sicilia, con il proprio mezzo, di solito va sino a Napoli, s'imbarca ed arriva a Palermo il giorno successivo. Altri invece preferiscono fornire all'ex Ministro Malvestiti il motivo del suo slogan preferito « far camminare le automobili, trasportandole per ferrovia » e caricano sul vagone la macchina per ritrarla a Messina, dove magari sono giunti in aeroplano. Tutto questo toglie perciò al Mezzogiorno la corrente di turisti che in verità il folclore e le bellezze naturali meritano.

Ci vorrebbe una serie di posti di assistenza, sulle strade principali, tali da garantire al turista un buon letto ed un garage, almeno ogni trecento chilometri. Questo programma è oggi in via di rea-

lizzazione attraverso un piano di cui si è fatto promotore l'Automobile Club d'Italia e che dovrebbe approdare alla costruzione di ben 21 stazioni di assistenza. Il progetto è stato carezzato a lungo dagli attuali dirigenti dell'Ente e si sono dovuti superare notevoli ostacoli prima di arrivare alla fase conclusiva. La costruzione dei posti di ristoro impugna una somma non inferiore ai quattro miliardi, cifra che l'ACI non avrebbe potuto esporre neanche rinunciando a tutte le altre attività sociali. Il finanziamento all'impresa si è avuto perciò attraverso la Cassa del Mezzogiorno. Il merito del dot-

to è decorso un termine più lungo del previsto, proprio per conciliare gli interessi locali, opposti e contrastanti, né più né meno di quanto avviene quando si tratta di definire il tracciato di una nuova linea ferroviaria o di una autostrada.

I posti di ristoro, saranno differenti nella costruzione, a seconda della località e dell'impiego « strategico », ma risponderanno, tutti, ai principi generali per i quali verranno costruiti che si possono così indicare: ristorante, stanze da letto, veranda per il « riposo orario », officina, stazione di servizio. La trovata in tutto questo complesso razionale e moderno è



Ecco un progetto di un posto di rifornimento e ristoro - tipo scondo le vedute dell'ACI che, per favorire e la motorizzazione e il turismo nell'Italia Meridionale ha allo studio la costruzione di ben 21 stazioni del genere.

tor Mungo e dei suoi collaboratori è stato quello di credere nella possibilità di realizzare un simile programma, attraverso un ente governativo il quale risente del generale disinteresse verso i più urgenti problemi della motorizzazione.

Una volta ottenuto lo stanziamento è incominciata la lotta per la designazione delle località dove i posti dovranno essere costruiti. Tutti sanno come nel Meridione si sia sensibili ai problemi di campanile (anche se, come in questo caso, giustificati da un valore economico notevole) e perciò si possono immaginare le lettere, le polemiche, gli interventi degli uomini politici che hanno cercato, a ragione od a torto, di far mutare le decisioni prese. Sta di fatto che dalla fase di progetto a quella di realizzazione

nella veranda per il riposo « orario », che serve per il pisolino, post prandium, una morbida sdraia, senza occupare una stanza da letto e senza alcuno aumento sul prezzo. Completano l'organizzazione di questo « rifugio » per automobilisti ed affini l'ufficio informazione ed una mostra dei lavori artigiani e della piccola industria locale, in maniera che chiunque voglia acquistare i soliti oggetti-ricordo può farlo mentre la macchina si rifornisce di olio ed in cucina il cuoco prepara il « piatto espresso ». Quale contributo porteranno al turismo ed allo sviluppo del meridione le stazioni ACI sarebbe ora prematuro stabilire, ma siamo certi che fra non molto potremo constatare direttamente l'importanza della realizzazione.

L. P.



Il Presidente della Scuderia Sant'Ambroeus On. Luigi Meda si congratula col socio Piero Moscatelli, uno dei numerosissimi soci premiati durante la bella serata.



Giuliano Ronzoni, vincitore del Campionato sociale della Scuderia Sant'Ambroeus carico di una mastodontica Coppa e di un apparecchio Radio Marelli.

Premiatissimi i Soci della Sant'Ambroeus

Sull'imbrunire del 14 Dicembre un grosso autotreno, preceduto dalle ululanti camionette della Polizia, andò a fermarsi dinnanzi all'Hotel Principe & Savoia di Milano. Gli agenti, mitra alla mano, stesero subito un cordone tutto all'intorno talché in breve si sparse la voce che si stavano scaricando i non pochi miliardi d'oro della Banca d'Italia che sono ancora a capo della nota vicenda italo-austriaca.

Di oro in effetti si trattava ma non in proporzioni così sesquipedali anche se forse un po' sproporzionate in relazione all'impiego cui era destinato, ossia alle premiazioni dei piloti della Scuderia Sant'Ambroeus distintisi nel corso dell'annata sportiva, e naturalmente anche l'autotreno ed i mitra sono una del tutto nostra fantasiosa invenzione, poiché per il trasporto bastò una normale vettura ed un paio di volentose persone che si accollarono il compito di trasferire dalla sede della Scuderia ai saloni del Principe & Savoia tante medaglie d'oro per un importo complessivo pari a L. 1.200.000 e Coppe e piatti d'argento per un valore non molto minore.

Logico dunque che ad una premiazione così fastosa accorresse ad assistervi la elite automobilistica di tutta Italia e che attorno al tavolo d'onore si assidesero le maggiori personalità della industria automobilistica italiana nonché le maggiori autorità civili della Grande Milano che in pochi anni ha visto crescere e prosperare anche questa sua nuova creatura così come ha per l'appunto detto sul levar delle mensole il Presidente Luigi Meda che, dopo un rapido sguardo allo sviluppo ed al futuro della Scuderia ha ceduto la parola al collega Canestrini affinché ne tracciasse il consuntivo sportivo dell'anna-

ta 1953, consuntivo che si traduce in queste poche ma al massimo significative cifre: partecipazione a 57 manifestazioni con un totale di 413 piloti di cui ben 359 si sono classificati dimostrando così, come ha fatto osservare Canestrini, la grande resistenza delle nostre macchine e ciò ad onore dei rappresentanti delle Case presenti. In questo complesso di manifestazioni e di partecipazioni sono state conquistate 82 vittorie, 56 secondi, 55 terzi, 31 quarti e 35 quinti. Notevole poi la partecipazione femminile alla vita della Scuderia e fra tutte si sono fatte onore particolarmente le Signore Milani, Rezzonico, Tuminelli e De Flaviis.

Alle file della Sant'Ambroeus sono poi sortiti anche ben tre Campioni d'Italia e precisamente Piero Carini per il Turismo Internazionale oltre 1500, Elio Zagato per il Gran Turismo 1100 e Pierluigi Monteverdi per il Gran Turismo 750.

Anche due Volante d'Argento annovera quest'anno la Sant'Ambroeus e precisamente Gino Bertoja per la Turismo oltre 1500 e Claudio Gandolfi per la Gran Turismo 2000 anche se disponeva di una vecchia Aprilia.

Canestrini faceva poi rapidamente la storia delle Scuderie in Italia riportandosi a quanto già detto in occasione della analoga manifestazione indetta a suo tempo dalla Scuderia Madunina, pure di Milano, e che in parte già confutammo in sede di relazione in Rivista, e arrivando poi a buttar là l'idea di un eventuale assorbimento delle Scuderie in seno agli stessi Automobili Club e da ciò prendeva nuovamente lo spunto per richiamare su questo fenomeno l'attenzione della Sede Centrale dell'ACI, nonché delle Sedi provinciali.

Prendeva poi la parola il rappresentante del Sindaco scusandosi subito per non essere proprietario d'automobile né tanto meno guidatore regolarmente abilitato ma ciò naturalmente non stupì gli astanti in quanto, in quella stessa sede ed occasione, già lo scorso anno lo allora Ministro dei Trasporti Malvestiti, ospite numero uno della serata, ebbe a fare una dichiarazione analoga. Dopo questo preambolo il rappresentante del primo Cittadino di Milano aveva parole di plauso per la Scuderia che ben degnamente si inquadra nel grandioso complesso delle esemplari attività ambrosiane.

La serata poi ha costituito un felicissimo pretesto per far conoscere ai numerosissimi sportivi la simpatica figura del nuovo Presidente della CSAI, Ing. Guido de Unterrichter che ha tratto buon auspicio per l'organo da lui presieduto dal fatto di avere avuto la possibilità di porgere il primo saluto ufficiale della C.S.A.I. ad una accolta di così eletti sportivi ed in un ambiente di così assoluta serenità e letizia, ed ha infine chiesta a tutti la collaborazione e la concordia condizioni sine qua non per lo sviluppo di ogni iniziativa.

A chiusura dei discorsi ufficiali ha preso la parola anche l'Avv. Cantamesa, Vice Presidente dell'ACI, Milano, che — come già ebbe occasione di fare il Comm. Aldo Dacco nella precedente serata della Madunina — ribatté in alcuni punti le affermazioni fatte da Canestrini nei riguardi della vita sociale degli A.C. ed in particolar modo difese l'operato dell'ACI, Milano.

E finalmente si passò alla parte più sostanziosa della serata: la premiazione, che fu inquadrata felicissimamente dalla arguta e... triforcuta lingua

del presentatore ufficiale della St. Ambruceus, il « terrone di fuori Porta Cicca » che ebbe frecciate per tutti e che seppe creare l'atmosfera propizia per far scatenare gli applausi ad ogni chiamata in passerella dei premiati, ed in fatto di applausi è ben doveroso informare qui subito il lettore che il record di durata in materia è stato raggiunto dalla instancabile Segretaria del Segretario, la graziosa e... mite Signorina Pina Garioni sulle cui spalle è ricaduto tutto il complesso non indifferente del lavoro materiale per la attività della Scuderia. Distaccato di qualche secondo in questa classifica è arrivato Eugenio Dragoni che se burocraticamente riveste nella formazione la carica di Segretario ne è invece il vero animatore e sostenitore come aveva ben rilevato nel suo dire il Presidente Luigi Meda. Terzo in classifica Consalvo Sanesi che si è presentato ancora zoppicante per le conseguenze del recente incidente.

L'appello dei premiati ha avuto inizio con i tre Campioni d'Italia Carini, Monteverdi e Zagato, poi stata la vol-

ta del Campione sociale, il zagatista Giuliano Ronzoni vittorioso nella prova a Monza del primo novembre, hanno fatto seguito i Volanti d'Argento Bertoja e Gandolfi e poi, con precedenza alle 10 gentili guidatrici, tutti gli altri 51 piloti nonché, festeggiatissimi, i cinque meccanici gli oscuri collaboratori di ogni vittoria che una volta tanto hanno avuto anch'essi il loro minuto di gloria.

Con delicatezza il bravo Mario Dei ha chiuso la festosa cerimonia col ricordo dei tre Caduti nella Carrera lanciando infine l'arrivederci al prossimo anno.

Ecco ora qui di seguito il completo elenco dei premiati:

Campioni italiani: Carini Piero, Monteverdi Pierluigi, Zagato Elio.

Campione sociale: Ronzoni Giuliano.

Campioni Volante d'Argento: Bertoja Gino, Gandolfi Claudio.

Altri premiati: Cacciandra Alma, De Flaviis Giuliana, Della Beffa Olga, Fontana Luisa, Luglio Cornelia, Maffi Vit-

toria, Milani Anna Maria, Pittoni Franca, Rezzonico Luisa, Tumminelli Maria, Alborghetti Mario, Asti Alfredo, Baccucci Giorgio, Bertoja Giovanni, Bignami Dino, Bini Umberto, Bogani Antonio, Borgonovo Achille, Bosio Luigi, Braga Alberto, Brambilla Paolo, Brancaloni Danilo, Castelli Enzo, Castiglioni Carlo, Colombi Mario, Crivelli Angelo, Da Fano Sandro, Dalla Favera Mario, Dalmonte Dario, Dei Mario, Della Beffa Alberto, Facetti Carlo, Fiacadori Cesare, Fusar Poli Adriano, Galluzzi Vladimiro, Gargantini Franco, Gramigna Luciano, Grieco Nino, Guarnieri Marino, Lippi Roberto, Luglio Camillo, Maderna Cesare, Mantovani Luciano, Mantovani Sergio, Martinengo Franco, Matteucci Raffaello, Messadaglia Luigi, Moscatelli Fiero, Oriani Carlo, Pellegrini Aurelio, Piperno Ugo, Pittoni Carlo, Poilucci Pierpaolo, Fravettoni Tullio, Sanesi Consalvo, Schon Aurelio, Silva Tarcisio, Simonacchi Franco, Trabattoni Gabriele, Zafferri Sandro, Zagato Gianni.

F. d. U.

Le belle realizzazioni dell'A. C. Lucca



Abbiamo accolto in questa composizione una dimostrazione fotografica delle varie iniziative dell'Automobile Club di Lucca, il brillante ed attivissimo sodalizio che esplica una notevole attività sociale oltre a quella sportiva di cui spesso volte si è occupata la nostra Rivista. Nella prima foto in alto a sinistra ecco una veduta della ben dotata Autoscuola gestita dall'A. C. e che nel suo primo periodo di attività ha conseguito un notevole successo di partecipazione e di profitto. A sinistra si può ammirare il grande plastico che fa parte della dotazione didattica dell'autoscuola che lo impiega per l'insegnamento della corretta circolazione stradale. In basso a sinistra le due moderne autovetture (Fiat 1400 e 1100) messe a disposizione dell'Autoscuola per le lezioni di guida ed a destra la completa e razionale stazione di rifornimento carburanti e lubrificanti installata presso i Giardini d'Azeglio. Nel periodo estivo poi l'A. C. Lucca, al fine di valorizzare massimamente le attrezzature balneari della Versilia cura in particolar modo il posteggio delle autovetture nella zona marina.

CAMPIONATO ITALIANO 1953

CAT. GR. TUR. INTER.

CLASSE 1100

carrozzeria la **Zagato** s.r.l. milano

Milano, 26 Novembre 1953

via Giorgini, 16-18
(angolo via Collette)
tel. 990.923-990.344
C. C. Milano n. 254798

Spett. "PISTONE BORGO"
Via Nizza, 173
TORINO

REC. 27 NOV 1953
X/33

In risposta a Vs/ dell'17 corr. Vi elenchiamo le corse disputate dal na/ Dott. Zagato nel 1953 ed i risultati ottenuti

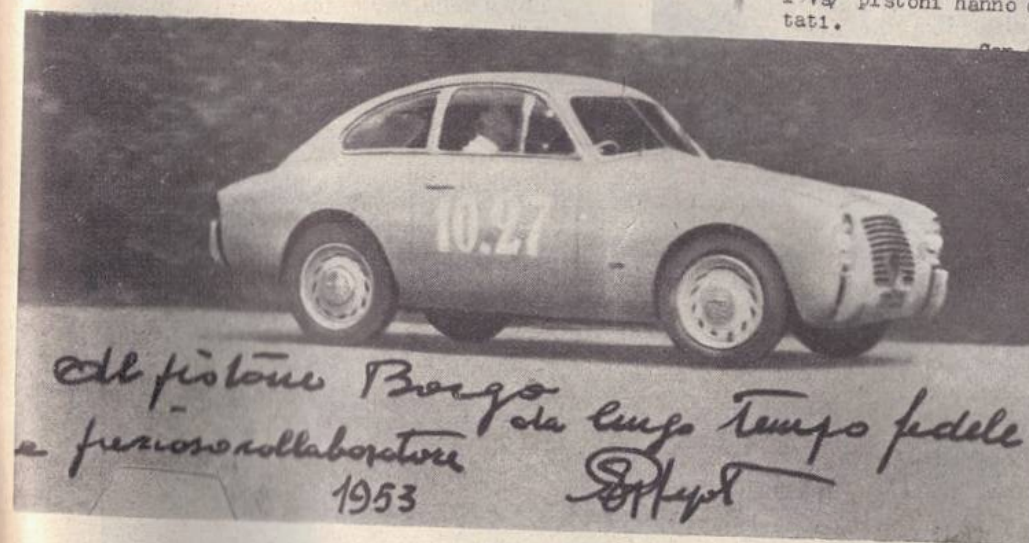
SALITA TORRIGELLE	- Verona	- G.T. 1100	5°
GIRO DELLA SICILIA	- Palermo	- " "	1°
GIRO DELLA TOSCANA	- Livorno	- " "	rit.
VARESE-CAMPO FIORI	- Varese	- " "	1°
GIRO UMBRIA	- Perugia	- " "	2°
SALITA DELLA CONSUMA	- Firenze	- " "	1°
COPPA D'OLMI TI	- Cortina	- " "	1°
SUSA-MONCENISIO	- Torino	- " "	1°
GIRO DELLE CALABRIE	- Catanzaro	- " "	1°
COPPA SANREMO	- Sanremo	- " "	1°
STELLA ALPINA	- Trento	- " "	inter. per maltempo
COPPA INTEREUROPA	- Monza	- " "	2°
VOLANTE D'ARGENTO	- Monza	- " "	3°
classifica generale Prova Autodromo Monza			
BIELLA - OROPA	- Biella	- " "	1°
TREPONTI - CASTELNUOVO	- Padova	- " "	1°
VERMICINO - ROCCA DI PAPA	- Roma	- " "	1°
COPPA S. AMBRUEUS	- Monza	- " "	3° (batteria)
" "	" "	" "	6° (semifinal)
" "	" "	" "	5° (finale)
CIRCUITO OSPEDALETTI	- Genova	- " "	1°

Vi confermiamo anche l'ottimo rendimento che i Vs/ pistoni hanno dato e la na/ soddisfazione di averli montati.

Con distinti saluti.

Carrozzeria LA ZAGATO

Elio Zagato



Il pistone Borgo da lungo tempo fedele e prezioso collaboratore 1953
Elio Zagato

1°

ZAGATO ELIO su ZAGATO

PISTONE BORGO