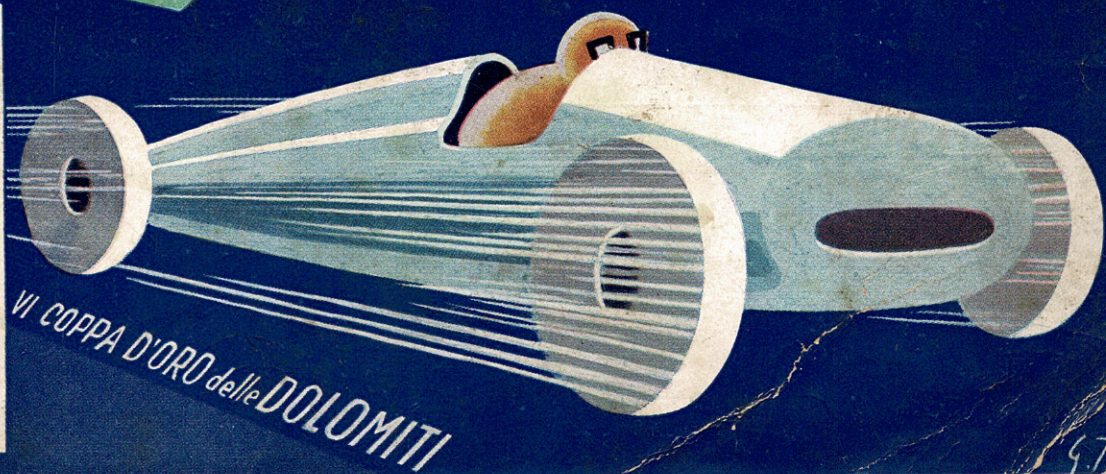
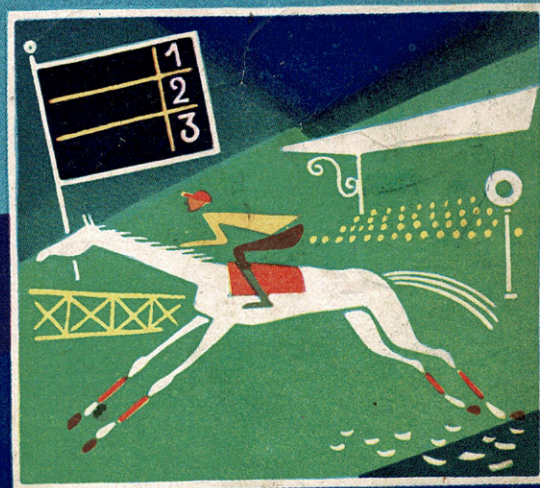


Cortina



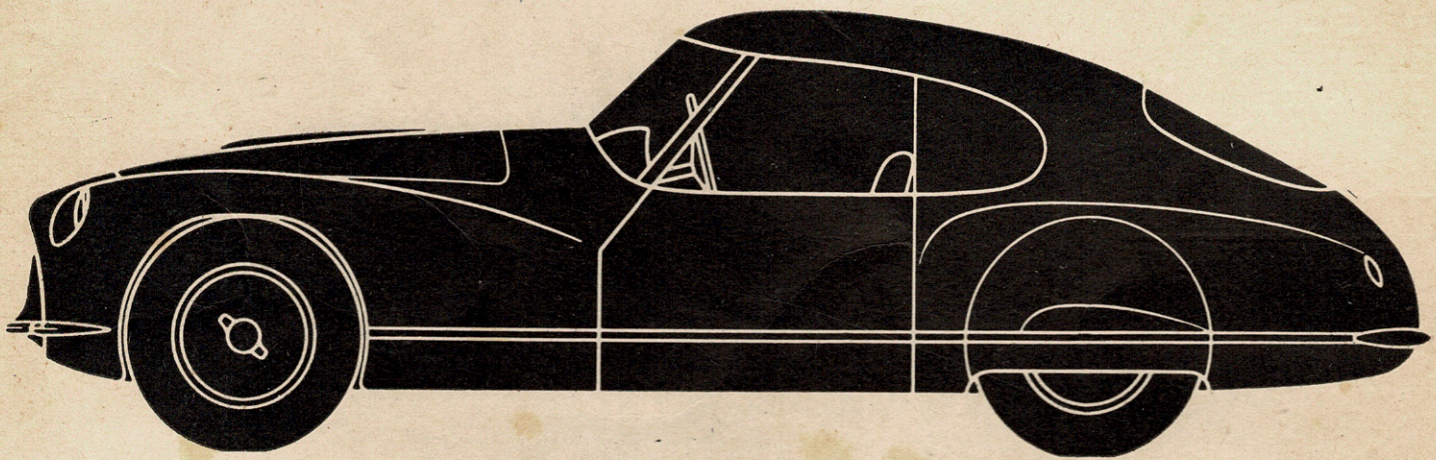
97

FIAT 8V

8 cilindri

4 ruote indipendenti

2 posti



Per la velocità: circa 200 all'ora



Miramonti Majestic Hotel

Cortina d'Ampezzo



Stagione estiva e invernale

TELEFONO N. 715
FRATELLI MANAIGO

casa di lusso
300 letti
bar
dancing
grill-room
golf 9 holes
tennis



Gli Alberghi Apollonio

a Cortina d'Ampezzo

Savoia Grand Hôtel

ALBERGO DI PRIMISSIMO ORDINE, che soddisfa alla perfezione tutte le esigenze della più distinta clientela • È in posizione isolata e soleggiata vicino al centro • È moderno, signorile, di recente costruzione • Possiede 270 letti, 80 bagni, nuovo elegante bar-dancing, grande sala da ballo, tennis, parco, autorimessa

La sua particolare attrazione è la PISCINA AD ACQUA RISCALDATA, POSTA SULLA GRANDE TERRAZZA PENSILE che sostituisce tutto il tetto dell'Albergo

Aperto Estate e Inverno

telef. 711 - 713

Hôtel Concordia e Parco

ALBERGO SIGNORILE E FAMILIARE in posizione centrale, con facciata principale a sud, con vasta pineta, unica esistente nel centro urbano • Recentemente l'Albergo è stato rimodernato, abbellito e dotato di nuovi locali di trattenimento, di 24 bagni privati, di telefono nelle camere, di segnalazioni luminose, orchestra, autorimessa, tennis :: :: :: Assieme all'annessa dipendenza conta 160 letti

Aperto Estate e Inverno

telef. 708 - 709

telefono 751



Cristallo Palace Hotel
Cortina d'Ampezzo

una grande Casa...

...una grande tradizione

Propr. Comm. LEO MENARDI

Grand Hotel Bellevue

Cortina d'Ampezzo



1. categoria

150 letti

taverna

gran salone delle feste

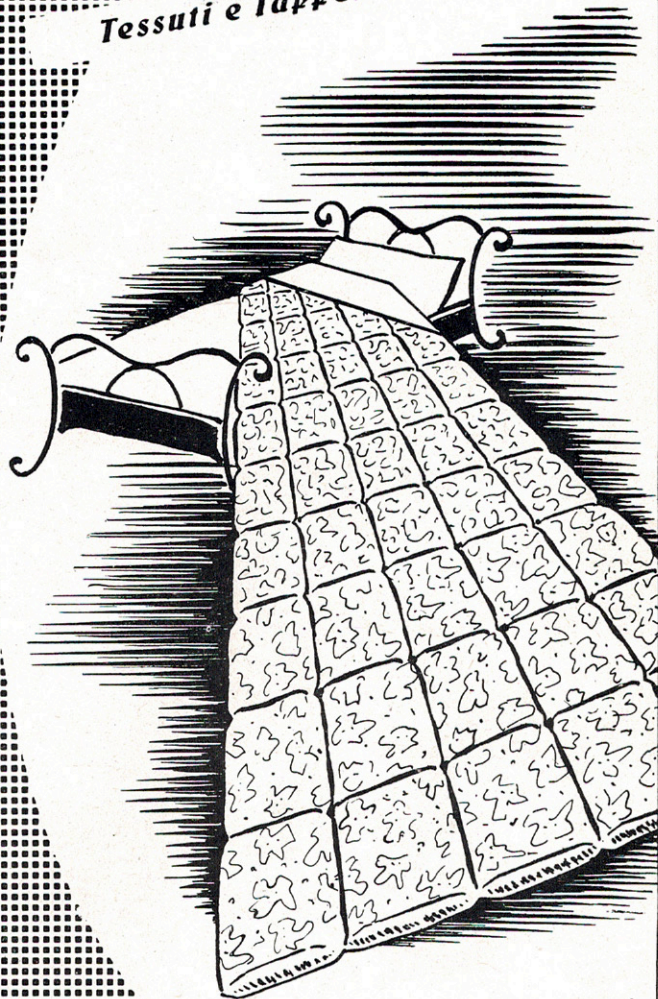
tutti i comforts moderni

Propr. F. MENARDI

Per la vostra pubblicità
valetevi
della Rivista «Cortina»
e del «Notiziario di Cortina»

Trapunte a piumino

Tessuti e Tappeti



M. Told

CASA SPECIALIZZATA
PER L'ARREDAMENTO
DI VILLE ED ALBERGHI

BOLZANO - PORTICI 50

RIELLO

Bruciatori di nafta densa

automatici

tutte le applicazioni per caldaie
da riscaldamento, grandi caldaie
e forni industriali, forni da pane
e grandi cucine economiche

30 anni di esperienza costruttiva



Officine-Fonderie **FRATELLI RIELLO**

Legnago (Verona)

Telefoni 211 e 214

BANCO DI NAPOLI

Istituto di credito di diritto pubblico fondato nel 1539

Capitale, riserve e fondi di garanzia: L. 16.349.037.493

•
OLTRE 400 FILIALI IN ITALIA
•

Filiali in:

Asmara - Buenos Aires - Chisimaio - Mogadiscio - New York - Tripoli

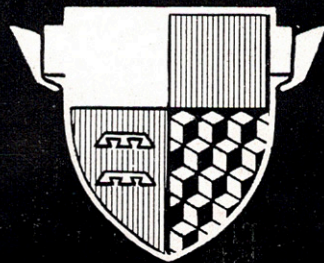
Uffici di rappresentanza a:

**New York - Londra - Zurigo - Parigi - Bruxelles - Francoforte ^{s/M}
S. Paolo del Brasile**

TUTTE LE OPERAZIONI ED I SERVIZI DI BANCA

CEAT
gamma
TORINO

SICUREZZA ADERENZA CHILOMETRAGGIO



CON IL NUOVO PNEUMATICO

◀ **CEAT** ▶ **DR.50**

1146

Organo Ufficiale degli A. C. delle Venezie, dell'E. P. T. di Belluno e degli Enti Sportivi Turistici e Alberghieri di Cortina



a Cortina

O puca, bianca pace di Cortina,
o corona di cime risplendenti
al sole, nella luce mattutina,
il cor m'aperte a dolci sentimenti!

Nella conca che s'apre verso il cielo
con cilievi di plastico grandioso,
riposi avvolta nel tuo bianco velo
in un alone di splendor radioso.

Pei candidi pendii ciccostanti
s'inseguono, nell'ordine più vario,
le casette coi boschi sovrastanti

come fondali scuri allo scenario;
e tutt'intorno, maestoso coro,
le alte cime rilucenti d'oro.

RENZO LODI
Gennaio 1952

SOMMARIO

A Cortina	Renzo Lodi
Comitato d'Onore	—
Il Saluto ai concorrenti	Filippo Caracciolo di Castagneto
Libro d'Oro dei vincitori della «Coppa Dolomiti»	—
L'oasis	Baron d'Huert St. Mauris
L'iniziativa Gidoni-Ravera e la fraternità nella passione sportiva	Felice Mariotti
L'automobilismo... Cortina e la «Coppa Dolomiti»	Mario Ciriachi
La storia della «Coppa delle Dolomiti»	Gino Conti
Il 9 marzo 1952 giorno decisivo per l'organizzazione dei VII Giochi Olimpici 1956	Felice Mariotti
Gli sport a Cortina (Tavola)	—
Lo Stadio del Ghiaccio di Cortina	Ing. Gianni Lenzerini
VIII Concorso Internazionale di Cinematografia sportiva Tavola	Asco
Gli «Scoiattoli» associazione alpinistica di ardimento e di passione	Igi Menardi
Grandi manifestazioni di Alta Moda (Tavola)	—
La «Stella delle Nevi»	—
Il «Veglionissimo della Stampa»	—
L'artigianato nelle Dolomiti e il Circolo Artistico di Cortina	Massimo Brusati
Il trenino delle Dolomiti	Ovidio Menegus
Lo scultore Ilvo Del Signore, anima irrequieta d'artista	Meg Naudin
Donne e poeti	Benvenuto Cestaro
Teatro Lirico di ieri e di oggi, ovvero splendori e miserie del bel canto	Mino Giarda

Direttore responsabile: FELICE MARIOTTI

Copertina: Gaetano Proietti

Zinchi dello Stabilimento Zincografico «Tridentum»

Foto: Bianchin - Brusati - Colle-Constantini - Ghedina - Majoni - Foto Roma - Vasari - Zardini

VI COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

COMITATO D'ONORE

CARACCILO DI CASTAGNETO P.pe FILIPPO	Presidente Generale Automobile Club d'Italia
MASCOLO dr. ANTONIO	Prefetto di Belluno
GRILLO dr. GIOVAN BATTISTA	Questore di Belluno
Nob. DA BORSO Avv. ALESSANDRO	Presidente Deputazione Provinciale Belluno
DE CONZ ing. ENRICO	Presidente Camera Commercio Belluno
LUCIANI ing. MARIO	Presidente Ente Provinciale Turismo Belluno
CARNERA ing. CESARE	Presidente Associazione Industriali Belluno
FRANCESCATTI ing. PIETRO	Direttore Compartimento ANAS Bolzano
VECELLIO Ing. PIETRO	Presidente Magnifica Comunità Cadorina e Sindaco di Auronzo
BARCELLONI CORTE ing. nob. ADRIANO	Sindaco di Belluno
RIMOLDI cav. MARIO	Sindaco di Cortina d'Ampezzo
RIVA dr. on.le GIUSEPPE	Sindaco di Feltre
TABACCHI comm. GUGLIELMO	Sindaco di Pieve di Cadore
MANAIGO AGOSTINO	Presid. Azienda Soggiorno Turismo - Cortina
APOLLONIO rag. cav. ANGELO	Presidente Associazione Albergatori - Cortina
PAT on. MANLIO	Presid. Azienda Soggiorno Turismo - Feltre
TREVISANATO dr. LUIGI	Presid. Azienda Soggiorno Turismo - Auronzo

COMITATO ORGANIZZATORE

Presidente:	GIDONI FERRUCCIO
Vice - Presidenti:	PERETTI COLÒ dr. UMBERTO - RIZZANI dr. ing. GIOVAN BATTISTA
Segretario:	RAVERA-AYRA MASSIMO
Membri:	BORELLINI dr. ALBERTO - COSULICH cap. GUIDO - DONATI ing. ANGELO LAMPERTICO comm. ANGELO - LODATTI ing. EGONE - MATTIOLI LUIGI - UNTERRICHTER ing. GUIDO - VAN DEN BORRE dr. CESCO
Direttore di corsa:	D'ALVISE ing. GINO
Segretario della manifestazione:	GERINI dott. GIOVANNI
Commissario Sportivo C. S. A. I.:	ALESI comand. MASSIMO
Commissario Tecnico C. S. A. I.:	RAPI ing. LUIGI
Cronometrista Ufficiale della F. I. C.:	MESCHINELLI dott. DOMENICO

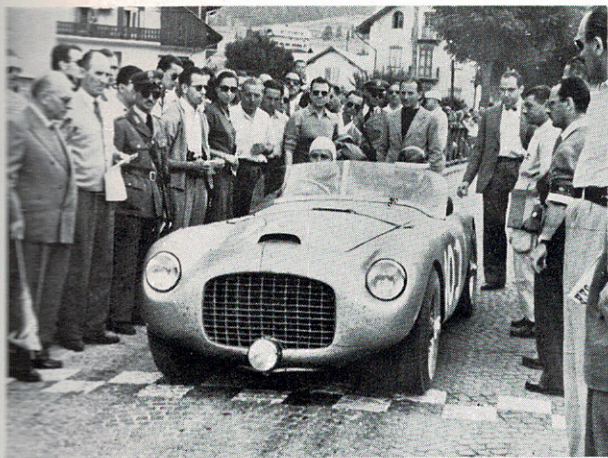


Foto Ghedina



Foto Ghedina

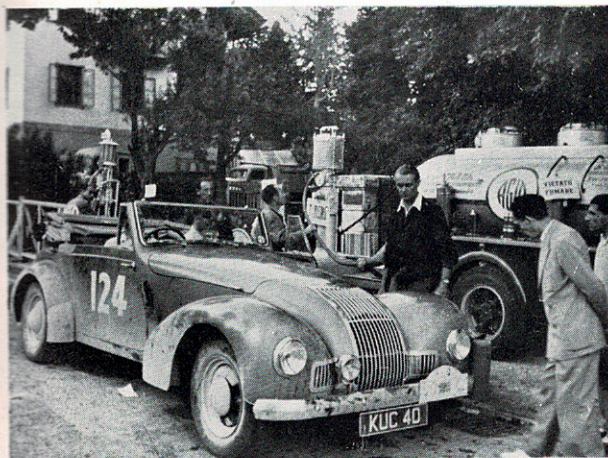


Foto Ghedina



Foto P. M. Bianchin

Il saluto del Principe Caracciolo ai partecipanti alla Coppa d'Oro delle Dolomiti ed al Rallye International des Alpes

Nel grande quadro delle corse nazionali ed internazionali un posto particolare spetta alla "Coppa d'Oro delle Dolomiti" che anche quest'anno si svolgerà in concomitanza con il "Rallye International des Alpes".

Essa si muove in un ambiente di bellezza e di fantasmagoria. Attraversa prati e selve, scavalca passi impervi ed abissi famosi, accompagna innumerevoli acque, fredde come il ghiaccio e limpide come il cristallo. Da ogni parte, vicino e lontano, la incorniciano profili di monti unici al mondo: le Dolomiti. E dovunque, al sole delle guglie come all'ombra delle valli, si addensano i ricordi di leggende antichissime e nuove.

Quale squarcio di mondo potrebbe offrire una suggestione estetica più intensa e più originale?

Ma da un altro punto di vista, dall'angolo visuale dei motori e degli uomini che domineranno i motori, questa competizione suscita spunti che la differenziano da tutte le manifestazioni sorelle.

Saranno bruschi cambiamenti di regime, sviluppati sotto pressioni atmosferiche in mutamento continuo, saranno sforzi durissimi ed inconsueti per gli organi di trasmissione e di freno. I campioni dovranno sottoporre il loro organismo a soprassalti incessanti del ritmo di velocità, spezzare di minuto in minuto l'andamento della loro corsa per adeguarla alle forme di un terreno inconsueto, fare appello alla più intima rapidità dei loro riflessi, per rispondere ad esigenze mutevoli divergenti e spesso contrastanti.

La lunghezza del percorso, le condizioni accennate dicono senz'altro quali difficoltà debbono affrontare gli Organizzatori per essere pari al compito che si sono assunto.

Rivolgo ad essi il mio più cordiale saluto ed il mio più fervido augurio.

Come lo rivolgo a tutti i concorrenti. Agli uomini della "Coppa d'Oro delle Dolomiti" e del "Rallye des Alpes" che ancora una volta si propongono di misurare la loro audacia sul metro della montagna e su quello della velocità.

Filippo Caracciolo di Castagneto

- 1) S. E. il Ministro Piccioni allo «start»
- 2) Marchese Tonino Brivio Presidente della C.S. A. I. alla partenza dei concorrenti
- 3) Rifornimento «AGIP» al traguardo di partenza
- 4) La Strada delle Dolomiti dove si correrà il classico circuito automobilistico. Sullo sfondo il gruppo della Marmolada.

LIBRO D'ORO

DEI VINCITORI DELLA "COPPA DOLOMITI,"

1947 — 1°	SALVATORE AMENDOLA	- ore 3,58'18"	- media km. 76,492
	(Alfa Romeo 2500)		
	2°	PIERO DUSIO	- ore 4,01'45"
	3°	ALBERTO GIDONI	- ore 4,03'06"
1948 — 1°	GIOVANNI BRACCO	- ore 3,40'47"	- media km. 82,560
	(Maserati 2000)		
	2°	LUIGI VILLORESI	- ore 3,44'32"
	3°	SOAVE BESANA	- ore 3,45'57"
1949 — 1°	ROBERTO VALLONE	- ore 3,44'02"	- media km. 81,001
	(Ferrari 2000)		
	2°	FRANCO CORNACCHIA	- ore 3,48'19"
	3°	FRANCO ROL	- ore 3,48'20"
1950 — 1°	GIANNINO MARZOTTO	- ore 3,34'31"	- media km. 84,972
	(Ferrari 2340)		
	2°	GIOVANNI BRACCO	- ore 3,34'45"
	3°	FRANCO CORNACCHIA	- ore 3,41'39"
1951 — 1°	ENRICO ANSELMI	- ore 3,45'07"	- media km. 80,971
	(Lancia Aurelia 1991)		
	2°	« IPPOCAMPO »	- ore 3,47'30"
	3°	GIULIO CABIANCA	- ore 3,47'37"

AUTOMOBILE-CLUBS DELLE VENEZIE

(Belluno - Bolzano - Gorizia - Padova - Rovigo - Trento - Treviso - Trieste - Udine - Verona - Vicenza)

VI Coppa d'Oro delle Dolomiti

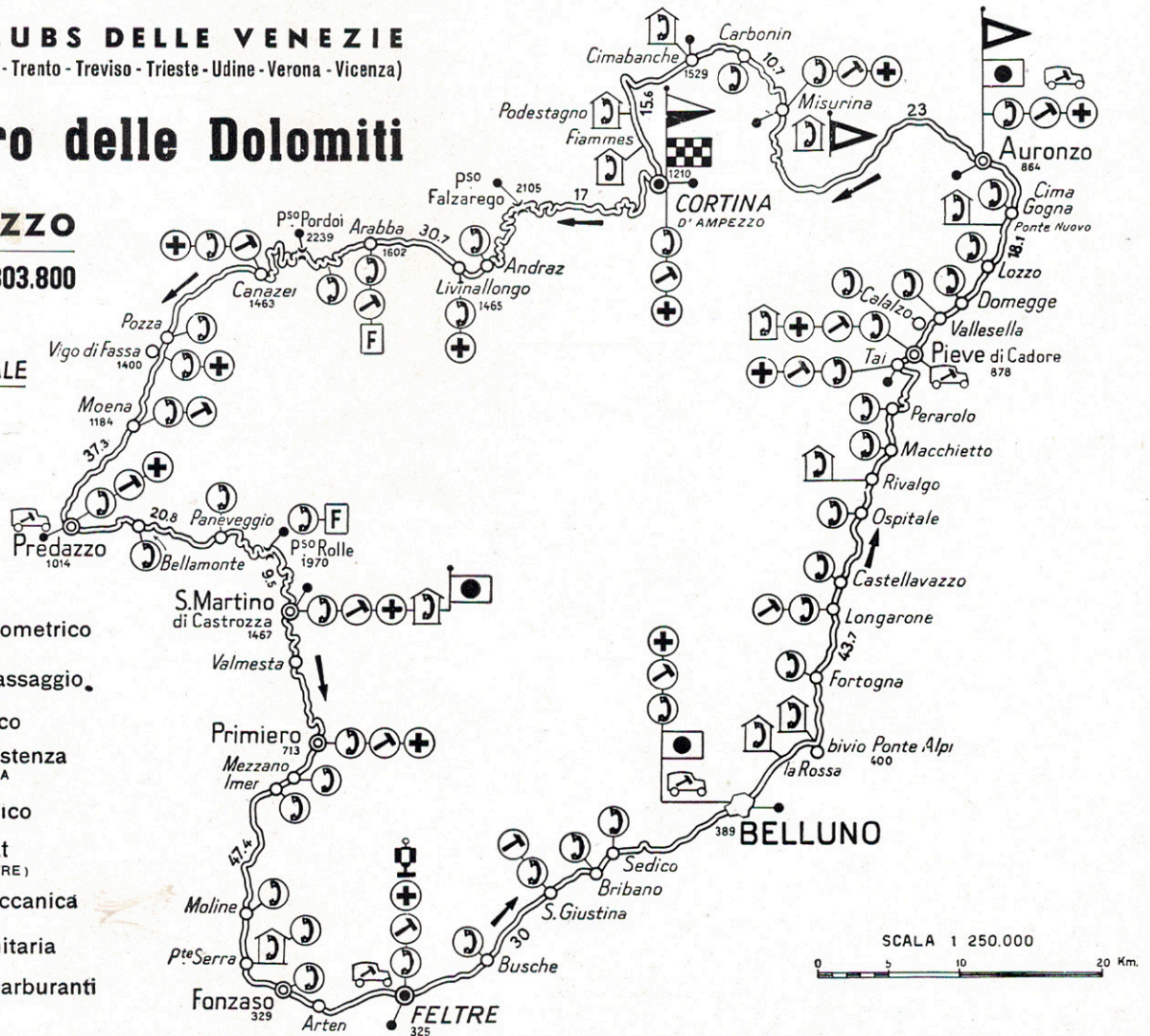
CORTINA D'AMPEZZO

13 luglio

Km. 303.800

CARTA ASSISTENZA STRADALE SEGNI CONVENZIONALI

-  Località di partenza
-  Località di arrivo
-  Posto di controllo cronometrico
-  Posto di controllo di passaggio
-  Posto telefonico pubblico
-  Posto telefonico di assistenza AUTOMOBILISTICA
-  Carro soccorso meccanico
-  Posto di assistenza Fiat (commissionari di BELLUNO e FELTRE)
-  Posto di assistenza meccanica
-  Posto di assistenza sanitaria
-  Posto di rifornimento carburanti

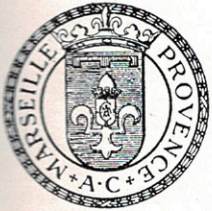


de sinistra a destra:
 I Sigg. Luigi Mattioli
 Ferruccio Gidoni
 Ing. Gino d'Alvise
 Sindaco Mario Rimoldi
 Prefetto Bassi
 Barone d'Huart
 Ravera - Ayra
 Co. Giovanni Lurani
 Comm. Eugenio Chiaradia



Foto Majoni

AUTOMOBILE CLUB DE MARSEILLE & PROVENCE



L'oasis

Chaque année, à pareille époque, m'échoit l'honneur de tracer quelques lignes destinées à RIVISTA "CORTINA", à l'occasion de son numéro special sur la "COUPE D'OR DES DOLOMITES".

J'en suis fier et heureux, à la fois, car j'ai l'impression ainsi d'être pour un moment un rédacteur de presse, forcément... distingué(!) puisque collaborant à une Revue particulièrement brillante et d'un intérêt toujours soutenu. Que son sympathique Directeur en soit vivement remercié.

C'est avec une joie toujours nouvelle que les Organisateurs du "RALLYE INTERNATIONAL DES ALPES" voient arriver l'heureux moment où, après une étape plutôt longue que difficile, il se retrouveront dans ce cadre unique et enchanteur de Cortina d'Ampezzo, accueillis par une foule de véritables Amis sportifs, dans une chaude ambiance de confiance et de sympathie qui convient si bien à leur tempérament de méridionaux.

Il semble que notre "Criterium de la Montagne" soit devenu le complément naturel de la célèbre "COUPE D'OR DES DOLOMITES", de réputation mondiale, et dont le déroulement annuel tient en haleine tous les fervents de l'Automobile et des sports mécaniques, tellement il s'est intégré à lui.

Il n'y a plus les Dirigeants de la "Coupe" et ceux du "Rallye"; c'est une fusion non seulement morale mais véritablement réelle, d'une poignée d'hommes imbus d'un même idéal et mettant en commun leurs connaissances et leur dévouement au service d'une des plus belles causes.

Oui, nous aimons Cortina, non seulement parce que cette petite ville est véritablement unique, avec son cirque de montagnes aux arêtes vives, aux couleurs des pastel incomparables, aux routes magnifiquement tracées, surplombant souvent des lacs bleus ou verts, véritables miroir des sommets si caractéristiques, et s'adaptant particulièrement bien aux formules de nos compétitions, mais encore et surtout, peut-être, en raison de la sympathie qui nous est manifestée par toute une population éprise de sport et qui semble hereuse de recevoir ses visiteurs d'un jour.

Autorités Administratives, Dirigeants des Automobiles-Clubs d'Italie, Directeurs de Course, Commerçants, Hôteliers, tout ce monde dynamique et brillant s'ingénie pour rendre notre séjour agréable et nous faire regretter le départ fixé inexorablement par les chronomètres.

C'est la troisième fois que nous avons choisi Cortina comme tête d'étape. Jamais encore nous n'avions marqué autant de fidélité dans le choix de nos itinéraires.

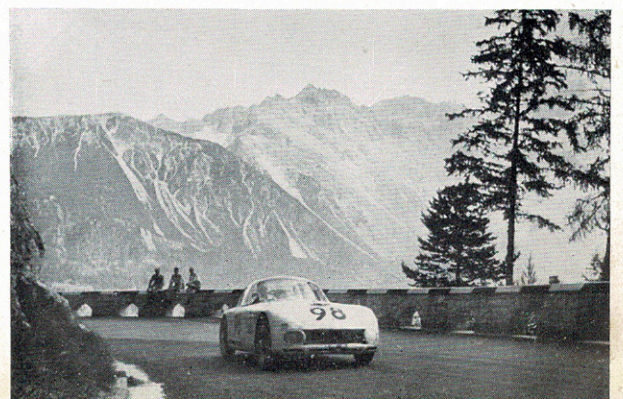
C'est là la meilleure preuve des sentiments réels que nous éprouvons vis à vis de nos Amis transalpins, qui continuent à donner au monde, au milieu de difficultés sans cesse accrues, l'exemple de ce qu'est la persévérance au service du plus bel idéal que constitue la cause de l'Automobile.

Baron d'HUART St-MAURIS
 Président de l'Automobile-Club de Marseille & Provence
 Membre de la Commission Sportive Nationale
 de l'Automobile-Club de France

Foto Zardini

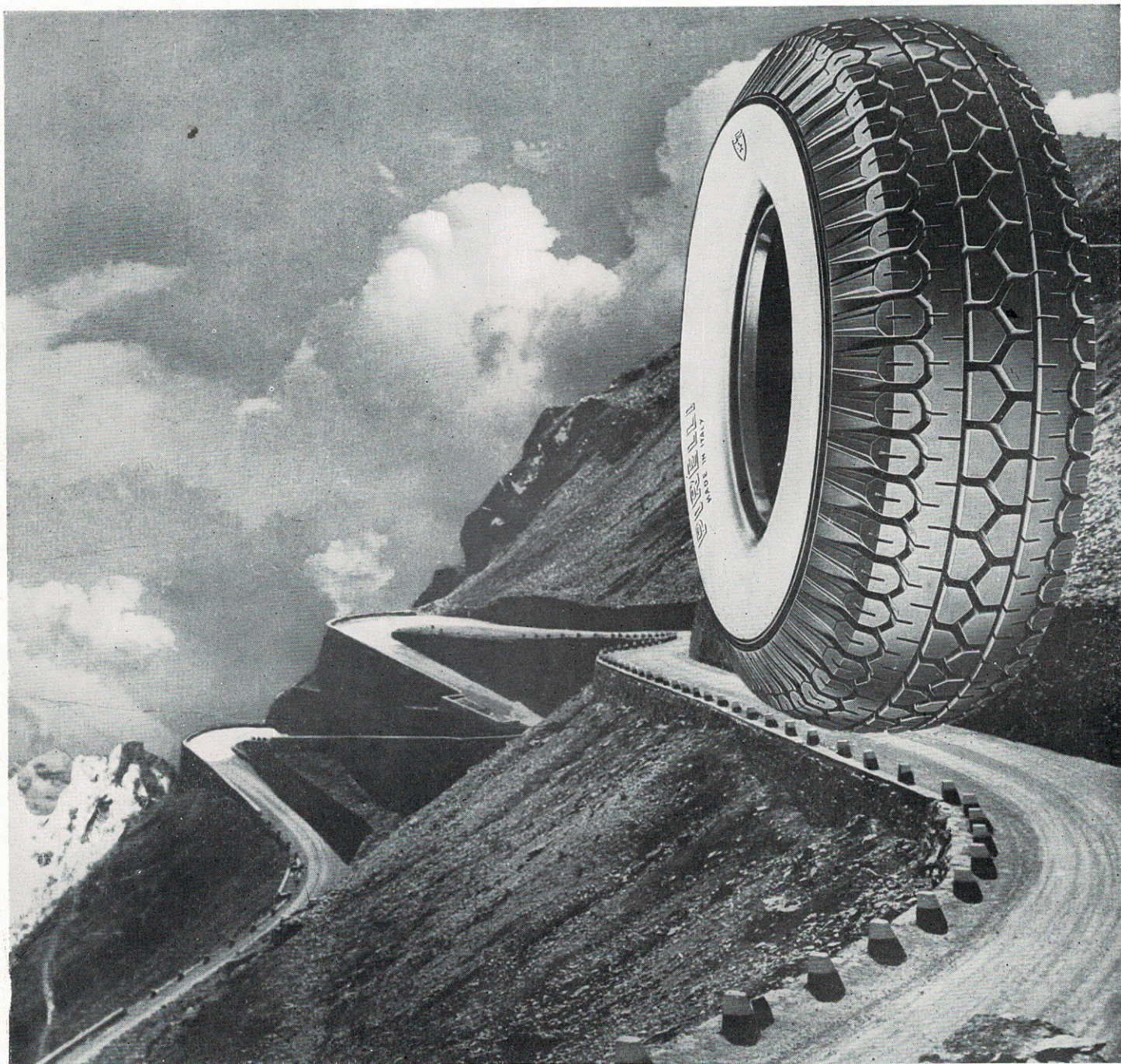


Foto Colle-Constantini



PIRELLI

FONDATA NEL 1872



"stelvio..

*il pneumatico
che morde la strada*

LA VI COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

L'iniziativa Gidoni-Ravera e la fraternità nella passione sportiva

La Coppa d'Oro delle Dolomiti è alla sua VI^a edizione.

L'idea di una così interessante corsa venne lanciata sette anni or sono da Ferruccio GIDONI e Massimo RAVERA-AYRA. In un primo momento la realizzazione della competizione sembrò impossibile per le scarse disponibilità finanziarie dell'A.C. di Belluno.

L'iniziativa, comunque, suscitò grande interesse, trovò subito ferventi sostenitori e l'entusiasmo per la manifestazione automobilistica dilagò oltre provincia.

Oramai l'idea della Coppa delle Dolomiti aveva fatto presa nell'animo degli sportivi e in quello dei corridori e quindi si avviava all'immane successo.

Con quella sensibilità che caratterizza la solidarietà e la fraternità delle popolazioni venete, i dirigenti gli Automobile Clubs delle Venetie con slancio spontaneo e altamente significativo, offrirono ai geniali promotori bellunesi di patrocinare la Coppa delle Dolomiti con una collaborazione morale e materiale degna della grande competizione.

Questo gesto di fraternità, nella passione sportiva,



S. E. Piccioni, si compiace con Ferruccio Gidoni, e Ravera-Ayra, per la perfetta organizzazione della V Coppa delle Dolomiti

fu di sprone a Gidoni ed a Ravera che si accinsero all'organizzazione della prima corsa, la quale ottenne un successo insperato.

Grazie dunque all'affiancamento degli Automobile Clubs delle Venetie e al concorso degli Enti interessati al Turismo, la Coppa d'Oro delle Dolomiti, dopo la prima edizione, divenne competizione internazionale, stabilì l'abbinamento con il

Rallye International des Alpes in un clima di fraternità sportiva italo-francese ed oggi riassume tutte quelle qualità e quegli elementi che la fecero definire da Mario Ciriachi: «Corsa unica al mondo». A ciò si è giunti per la passione, l'operosità e la ferrea volontà di Gidoni e Ravera-Ayra.

Cortina d'Ampezzo, luogo di partenza e di arrivo

della grande manifestazione automobilistica, compresa del valore e dell'importanza sportiva e turistica di questa «sagra dei motori», ha voluto recentemente dimostrare la sua simpatia e gratitudine ai due organizzatori bellunesi con un ricevimento ufficiale, che ben si è inserito fra i concomitanti convegni per la organizzazione dei VII Giochi Olimpici invernali del 1956 e l'VIII Festival Internazionale di Cinematografia Sportiva. In un'atmosfera di viva cordialità il Cav. Angelo Apollonio, per gli albergatori di Cortina, presenti autorità e giornalisti, ha consegnato a Gidoni e Ravera-Ayra una medaglia d'oro ciascuno, quale modesto riconoscimento di una così geniale iniziativa. La cerimonia ha voluto significare l'espressione di vivo compiacimento di Cortina e degli sportivi per una gara automobilistica che va sempre più affermandosi nel tempo.

FELICE MARIOTTI





MICHELIN "X"

è un pneumatico

COMPLETAMENTE NUOVO

la carcassa comprende simultaneamente fili metallici e fili tessili: concezione interamente nuova che conferisce al pneumatico qualità sconosciute sino ad oggi.

DOPPIO CHILOMETRAGGIO!

L'automobilismo... Cortina e la Coppa d'Oro delle Dolomiti



Quando nacque, oltre cinquanta anni fa, l'automobilismo sportivo aveva la caratteristica dell'impresa vera e propria. Chi ardiva solamente salire su uno di quei macchinoni che oggi il conte Biscaretti ha raccolto nel Museo dell'Automobile a Torino, chi ardiva azzardare velocità era semplicemente considerato alla stregua di un eroe o di un pazzo.

Questo fu il periodo eroico dell'automobile, mentre ad esso fece seguito il periodo del perfezionamento del mezzo meccanico. Se la prima parte di questa era automobilistica durò una decina d'anni o giù di lì, la seconda ha caratterizzato e caratterizza ancora, sia pure in modesta parte, un periodo più lungo che si congeda addirittura con il tempo nostro.

Ci riferiamo alle competizioni sportive, intese come mezzo particolare per il miglioramento ed il perfezionamento tecnico sia dei particolari meccanici della vettura, come del complesso generale della macchina stessa, sia dei pneumatici come delle portiere, del rendimento del motore come della forma e della posizione dei fari. Sempre connessa al progresso tecnico dell'automobilismo la seconda fase sportiva prosegue la sua costante evoluzione e tutti gli automobilisti sanno e vedono a quali risultati si sia potuti pervenire attraverso questi duri esami che nessun banco di prova, nessun studio permette di avere.

Un terzo periodo tuttavia sta formandosi proprio in questi ultimi anni sia pure in strettissima colleganza di rapporti con il secondo. Ed è quello del riflesso turistico diretto e indiretto dell'automobile, con profonde ripercussioni nello stesso campo tecnico.

Scorrendo le statistiche

degli stranieri entrati in Italia nel 1951, tutti avranno notato come il massimo numero di essi abbia passato il confine con il proprio mezzo di trasporto, cioè con l'automobile. La ferrovia ha dovuto inchinarsi di fronte alla macchina dalle quattro ruote; e ciò è molto significativo ed importante. La lotta strada-rotaria, iniziata da tempo, sta facendo segnare qualche altro punto di vantaggio alla prima.

L'automobile come mezzo di turismo sta affermandosi sempre più tanto da farci pensare addirittura, e non temiamo smentite, che la vettura sia divenuta veramente indispensabile per chi voglia fare veramente del turismo, cioè voglia vedere tutte le bellezze della natura da vicino e con piena comodità, fermandosi dove e quando vuole.

Il turismo automobilistico, particolare fenomeno che si va affermando specie in questi anni del dopoguerra, sottolinea un altro lato formidabile della motorizzazione è forse tuttora di proporzioni molto maggiori all'estero che in Italia, ma anche da noi trova i presupposti nella maggiore diffusione dell'automobile avvenuta dal 1948 ad oggi, nella ardente ricerca di motorizzazione familiare che abbiamo osservato proprio in questi più recenti mesi, nei quali si è avuta una clamorosa eco al Salone di Torino con le varie polemiche sulla utilitaria.

Ma non è questo che vogliamo trattare. Nè basta semplicemente avere sottolineato questo lato del fenomeno automobilistico, forse, e non sappiamo la ragione, ancor oggi inspiegabilmente trascurato in tanti studi.

Sappiamo comunque che l'Automobile Club d'Italia sta seguendo molto da vicino il turismo automobili-

stico e cerca di agevolarne lo sviluppo interno, mentre provvede a facilitare quello estero di proporzioni sempre maggiori specie nella buona stagione. - Lo sport può fare e fa molto veramente per l'automobile e per il turismo. A parte il richiamo delle manifestazioni vi sono, come ad esempio la Coppa d'Oro delle Dolomiti, delle gare sportive che compendiano nella loro essenza i lati forse più importanti. La corsa automobilistica che passa attraverso tutta una zona tra le più belle del mondo ha il suo indiscusso fascino agonistico per le asperità veramente formidabili che i piloti sono costretti a superare e che permettono di controllare veramente l'abilità personale. Ha un'importanza notevolissima dal punto di vista tecnico per l'esame senza dubbio arduo al quale vengono sottoposti i mezzi meccanici, specialmente in alcuni particolari costruttivi.

Ma il lato forse più importante della Coppa d'Oro delle Dolomiti è che noi sportivi troppo spesso abbiamo dimenticato ed ancora dimentichiamo, attaccati come siamo alle superbe caratteristiche sportive della competizione, è quello che riguarda l'interesse turistico della corsa.

La «Coppa delle Dolomiti» è senza dubbio e squisitamente una competizione sportiva, ma ha assolto ed assolve sempre più compiti di altissimo valore turistico. Avrete notato intanto che il famoso Rallye des Alpes, organizzato dall'A.C. Marsiglia, fa tappa proprio a Cortina e comprende nel suo programma addirittura lo stesso percorso della «Coppa». Avrete notato pure che, mediante la sua corsa, Cortina d'Ampezzo ha esteso il suo già grande campo di noto-

rietà nell'ambiente dell'automobilismo più scelto che è quello dei corridori e di tutto il mondo sportivo che sta in mezzo ai corridori stessi.

C'è di più. Al contrario di tante altre, di tutte quasi, competizioni sportive automobilistiche, la Coppa d'Oro delle Dolomiti si snoda per un tracciato superlativamente bello. Mettetelo a confronto con quello sia pure più inebriante che permette di raggiungere, ad esempio con la famosa pista-catino di Indianapolis. Per questo secondo tracciato troverete convergere tutte le definizioni in una che ha ottenuto il massimo dei consensi «pista infernale»; per il primo, che si snoda per le montagne ed è forse più duro di quello su circuito, non si potrà che trovare la definizione di percorso meraviglioso, percorso dalle mille visioni.

L'automobile d'altra parte, soprattutto per Cortina estiva, è divenuto il mezzo più normale, più regolare di trasporto, il mezzo che permette di arrivare di qua e ai là ad ammirare tante altre bellezze nei pressi della perla delle Dolomiti. Perché proprio l'automobile non dovrebbe celebrare il suo trionfo, dimostrare la sua potenza e le sue possibilità mediante una corsa?

Ecco la Coppa d'Oro delle Dolomiti, ecco la corsa che tutti gli automobilisti dovrebbero fare. Uno solo, sarà il vincitore, ma solo il fatto di aver potuto percorrere a qualsiasi velocità gli oltre 300 km. del percorso costituirà un premio magnifico per chiunque. Un premio che potrebbe addirittura far venire la voglia di andare piano, per essere meglio gustato.

MARIO CIRIACHI

La storia della

Coppa d'Oro delle Dolomiti

di Dino Conti

Un bambino, quando arriva a 6 anni, lo mandano a scuola, ad imparare le aste. Una corsa automobilistica — viceversa — quando arriva a 6 anni ha il buon diritto di montare in cattedra e cominciare, senza paura di rimanere a mezzo, ad insegnare qualche cosa.

Lo sport, in tutte le sue poliedriche manifestazioni, ha il dono di essere quasi sempre precoce. Nell'automobilismo questo sviluppo è maggiormente rapido, e subito più controllabile. Arrivano quindi alla meta soltanto quelli che effettivamente hanno una robusta « costituzione », quelli — insomma — che, sotto la bella cera, nascondono anche delle possibilità organiche di prim'ordine.

Tutti gli altri, senza rimedio, si afflosciano durante il cammino.

Per uscire di metafora, in conclusione, gli esami nello sport automobilistico non esistono; ogni prova è sempre un ostacolo da superare: e concorrono al successo fattori diversi, dalla organizzazione alla qualità del risultato tecnico in sé e per sé.

Per questo non è esagerato dire che, quando una corsa giunge al suo sesto anno di vita, può arrogarsi il diritto di levare alta la voce, e di imporre il peso della propria esperienza. Tanto più valida, questa esperienza, quando nasca da una organizzazione di carattere internazionale, coi crismi, cioè, di un collaudo quanto mai severo e, quindi, in identica misura, probante.

La Coppa d'Oro delle Dolomiti è giunta alla sua sesta edizione. Non occorre prenderla per mano, tutta agghindata e emozionata, e accompagnarla alla porta della scuola.

Questa corsa, il gran passo, lo ha compiuto da sola fin dal primo anno, perchè già così l'avevano voluta gli organizzatori, sicuramente puntando sul successo di una competizione che, ricca di doti tecniche, aveva tutti i numeri per inserirsi subito fra le più importanti prove automobilistiche di fondo.

Le speranze di quei tempi ormai lontani non sono andate deluse; e, anzi, di edizione in edizione, i risultati sono sempre stati superiori ad ogni più ottimistica previsione, sia per quanto riguarda il numero e la qualità dei concorrenti, sia per gli effettivi obiettivi tecnici raggiunti, tali da poter contare in ogni caso su una maturata esperienza, che aveva la migliore pezza d'appoggio nelle prove sostenute da piloti e vetture sul percorso che, scelto nel 1946, non ha poi più subito neanche la menoma variante.

Il biglietto da visita della Coppa d'Oro delle Dolo-



I fratelli Marzotto fedeli alla «Coppa delle Dolomiti» festeggiano il co. Paolo vincitore del Giro di Sicilia 1952

miti — quindi — non ha la necessità di far colpo con titoli acquisiti a suon di tamburo; il biglietto da visita di questa corsa, che si voglia o no è fra le più positive delle prove che si disputano su percorsi aperti, per la varietà ed il numero delle difficoltà che offre, è costituito dal Libro d'Oro.

E non si creda che Amendola, Bracco, Vallone, Marzotto, Anselmi siano i soli protagonisti di ogni edizione; o che — meglio — il ruolo principale sia stato assunto, rispettivamente, dalla Alfa Romeo 2500, dalla Maserati 2000, dalla Ferrari 2000, dalla Ferrari 2340, o infine dalla Lancia Aurelia, le vetture cioè che, magnificamente pilotate, hanno raggiunto il traguardo vittoriose.

Non questi soltanto sono stati i primi attori dello spettacolo di ciascun anno. Molti comprimari, così proprio come succede sulle scene, hanno avuto brillanti validissimi spunti, e hanno recitato la loro parte con bravura tale da meritarsi franchi e spontanei applausi a scena aperta.

Purtroppo per il pubblico dei non tecnici ogni manifestazione vive, e si riassume, nel nome del vincitore. Tutti gli altri, come succede sempre anche per le fatiche organizzative, si perdono nelle nebbie del tempo; non rappresentano se non un numero di classifica, un numero che non tutti hanno la voglia o la capacità di saper veramente interpretare.

La Coppa d'Oro delle Dolomiti, per esempio, ha laureato molti altri noti entusiasti del volante. E potremmo ricordare Piero Dusio e Alberto Gidoni (1947), Luigi Villoresi e Soave Besana (1948), Franco Cornacchia e Franco Rol (1949), Sighinolfi e Fagioli (1950), Ippocampo e Cabianca (1951). Pochi nomi, i più rappresentativi, codesti; ma come dimenticare, ancora, Pietro Scotti (che aspira quest'anno alla assegnazione della Coppa d'Oro per aver totalizzato fin'ora il miglior tempo in due prove); Alberto Comirato, il fedelissimo; Armando Pasqualin; Luigi Zannini; Silvano Poli; Luigi Piotti?

Ogni corsa, anno per anno, ha la propria storia. E' la genesi spicciola dello sport, che racchiude pagine di alto interesse agonistico e nasconde episodi che soltanto in pochi conoscono ma che costituiscono esempi d'alto senso sportivo e di indiscussa rettitudine.

Sul piano organizzativo la Coppa d'Oro delle Dolomiti ha pure una storia che merita di essere conosciuta. Questa storia riguarda la fraterna collaborazione che gli Automobile Clubs delle Venezie non hanno mancato, fin dal primo anno, di accordare all'A.C. di Belluno per la

realizzazione dell'iniziativa. E tale collaborazione si è felicemente accompagnata — completandoli — ai successi che la classica competizione di montagna, di edizione in edizione, ha chiaramente registrati.

La Coppa delle Dolomiti nacque nel 1947, e fu — quell'anno — corsa nazionale aperta a vetture della categoria Sport Internazionale senza compressore, e della Categoria Internazionale vetture da turismo di serie. 156 furono gli iscritti (78 e 78) 131 i verificati (69 e 62) 118 i partiti (59 e 59) 74 gli arrivati. Selezione, dunque, severa, che sui 304 Km. del percorso era riuscita a far prevalere veramente le macchine e gli uomini migliori. Vinse Salvatore Amendola, alla media di Km. 76,492; e parve — quella — media assai alta, dimostrazione del grado di rendimento della Alfa Romeo, che era riuscita a spuntarla da signora sulla pur notevole potenza sviluppata dalla Cisitalia 1100 di Dusio.

Varata la prima edizione e fatti i bilanci, i tecnici rimasero meravigliati di ciò che si era riuscito ad ottenere.

E l'anno dopo, 1948, la Coppa delle Dolomiti balzò subito nel rango delle corse Internazionali, lasciando inalterate le classi di partecipazione: turismo e sport. Questa volta fu Bracco, il re della montagna, a imporsi con 82,560 di media a bordo di una Maserati 2000. Gigi Villorosi, pure su Maserati, gli tenne testa benissimo e si fece mangiare solo poco più di 3', mentre già si facevano sotto le Ferrari, che con Besana conquistavano un prezioso terzo posto assoluto.

Nel 1948 — anno che vide purtroppo la morte del generoso Bettinazzi — gli iscritti furono 156 (70 e 86) i verificati 128, i partiti 125 (56 e 69) gli arrivati 77 (39 e 38). Ottima anche la gara di Clemente Biondetti; e quella di Piodi, Segre, Marzotto e Fiorio.

Ancora sport e turismo, formule che avevano incontrato il favore, nel 1949. C'era da dare l'assalto al record, ma Vallone non ce la fece e la sua media fu di Km. 81,091, realizzata con la Ferrari 2000. 159 gli iscritti, 105 i verificati, 103 i partiti, 34 i ritirati, 69 (34 e 35) gli arrivati. Franco Cornacchia e Franco Rol furono, con Vallone, i protagonisti più brillanti, e giunsero al traguardo nel soffio di 1". Nella categoria turismo la vittoria fu di Dansi, su Lancia Aprilia. Gli altri primi posti di classe toccarono alla Fiat 1100 di Bormioli, alla 1100 B di Diego Capelli, alla Fiat Siata 750 di Ferrazzi. La terza Coppa mise infine in luce, com'era nelle previsioni, la Fiat 500 B, che si conquistò la vittoria con Allone.

Nel 1950 alla categoria turismo e alla categoria sport se ne aggiunse una nuova, a titolo sperimentale: la Gran Turismo Internazionale, a classe unica. Il frazionamento non portò squilibri nel numero delle iscrizioni, che furono 140. 113 i verificati, 110 i partiti, 30 i ritirati, 80 gli arrivati.

Ed ecco farsi sotto un giovane, un giovane della classe di Giannino Marzotto. Dal fuoco di questa forza nuova salta fuori il « matador » capace di buttare giù il primato. Marzotto ne stabilisce infatti uno assai migliore, alla media di Km. 84,972. Bracco, la vecchia volpe, gli è però assai vicino, ad appena 14".

Il motivo della quarta edizione è stato il duello fra Ferrari e Maserati, ciascuna già con una vittoria assoluta all'attivo. E Ferrari e Maserati troviamo, infatti, al 1° e 2° posto. Gli altri vincitori di categoria: Pasqualin (sport fino a 750), Sighinolfi (sport fino a 1100), Zanetti (Turismo fino a 750), Cetera (turismo fino a 1100), Amendola (G.T.I.).

L'esperimento del Gran Turismo fu seguito, nel 1951, quinta edizione, da un altro esperimento, parimenti interessante: l'abolizione della categoria turismo nazionale di serie, per lasciar posto solo alla Gran Turismo Internazionale (con 4 classi) e allo Sport (con 3 classi).

Nel 1951, per la prima volta dalla nascita della corsa, il pilota e la macchina vittoriosi non uscirono dalla categoria sport: e questa è stata — intanto — la prima

più valida indicazione che la decisione di sopprimere la categoria turismo di serie non era stata esperienza inutile, sotto molteplici aspetti.

110 furono nel 1951 gli iscritti (58 e 52), 92 i punzonati, 92 (52 e 40) i partiti, 41 i classificati sui 52 arrivati.

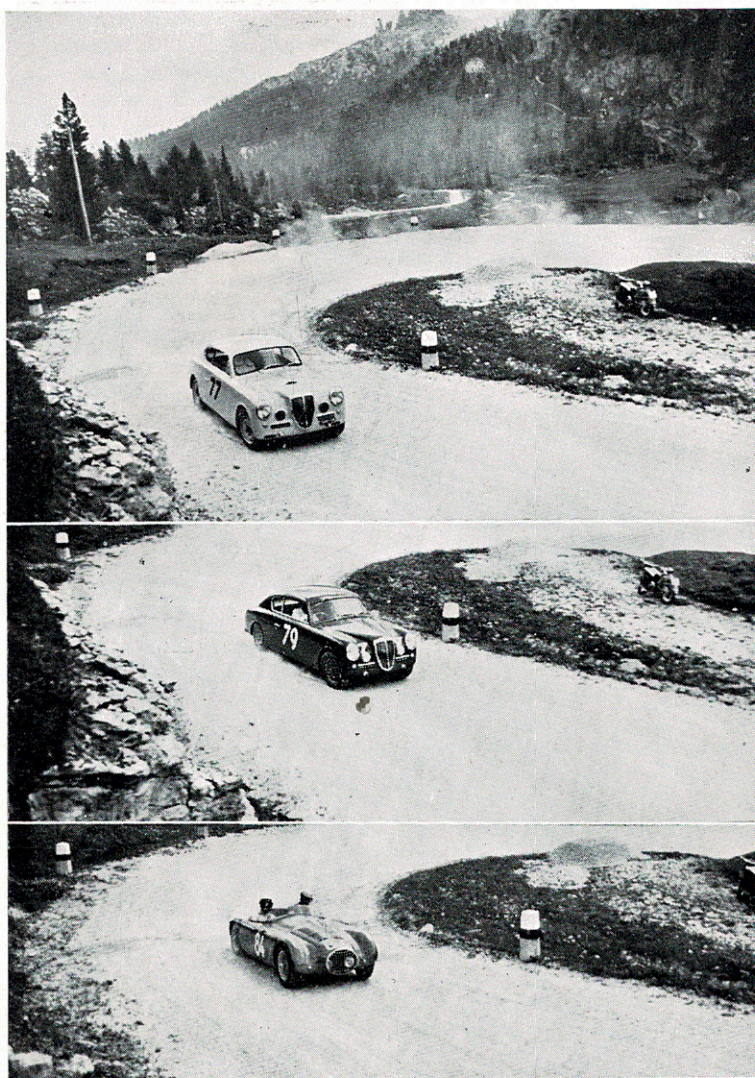
La vittoria assoluta toccò, come si è detto, alla Lancia Aurelia del genovese Anselmi; come media (80,971) si riuscì — però — a superare solo quella del 1947. Ancora una Lancia Aurelia (le rivelazioni della stagione!) si piazzò al secondo posto della classifica generale, e il primo dello sport fu l'ottimo corridore veronese Giulio Cabianca, che portò al successo l'Osca 1100, superando, nella sua categoria, anche la possente Ferrari 2560 di Scotti e la Maserati 2000 di Maglioli.

Nel Gruppo G.T. con Anselmi e Ippocampo vanno ricordati Amendola, Capelli e Maderna.

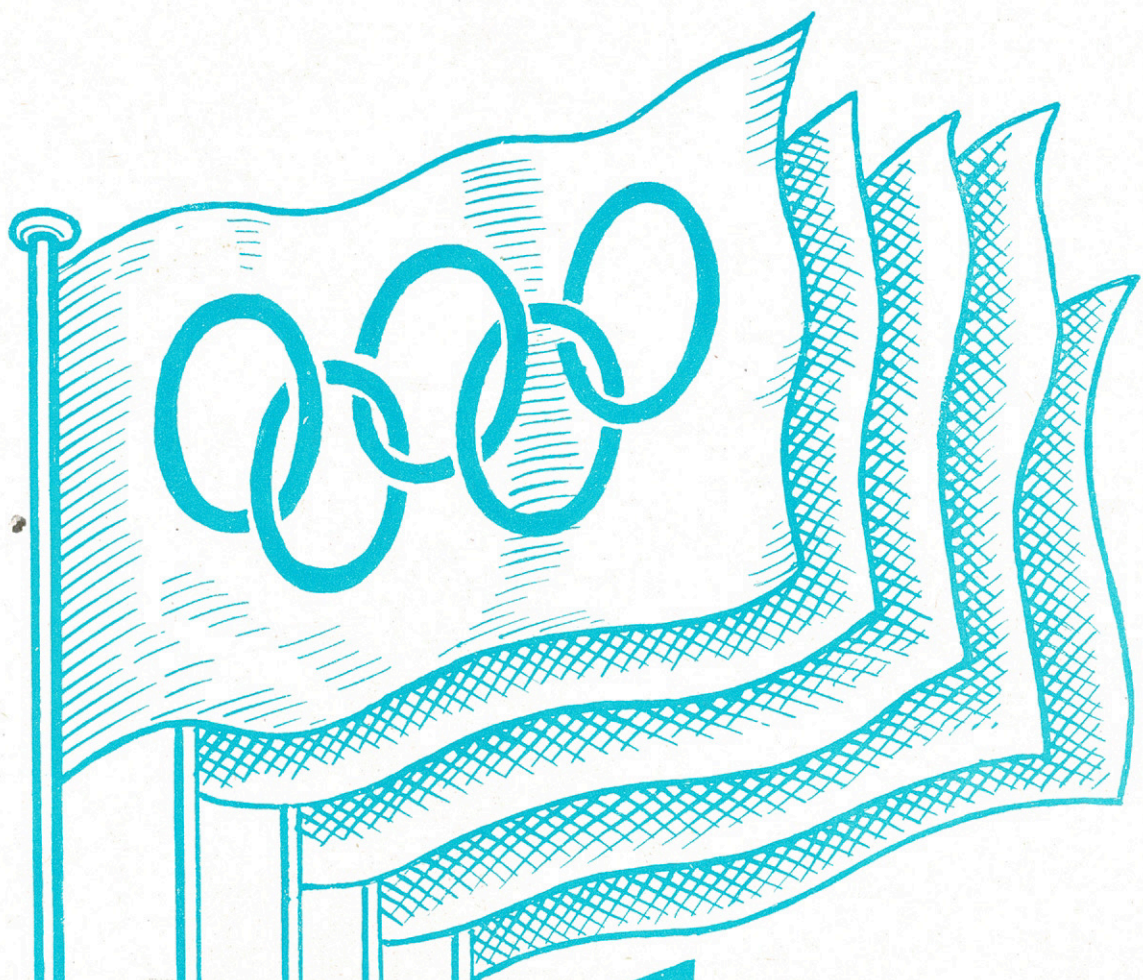
Tirando le somme, la Coppa d'Oro delle Dolomiti ha offerto, in tutti questi anni, abbondanti motivi di massimo interesse, sia per le grosse come per le cilindrato minori; motivi che — ripetiamo — hanno dato alla competizione organizzata dagli AA.CC. delle Venezie e magnificamente curata dall'A.C. Belluno, una importanza che ha superato i confini, e che è riuscita a portare fra noi, ospiti graditissimi, i concorrenti del Rallye des Alpes.

Segno, anche questo, di determinante forza di attrazione, segno della vitalità indiscussa di una formula fin dal principio indovinata.

DINO CONTI

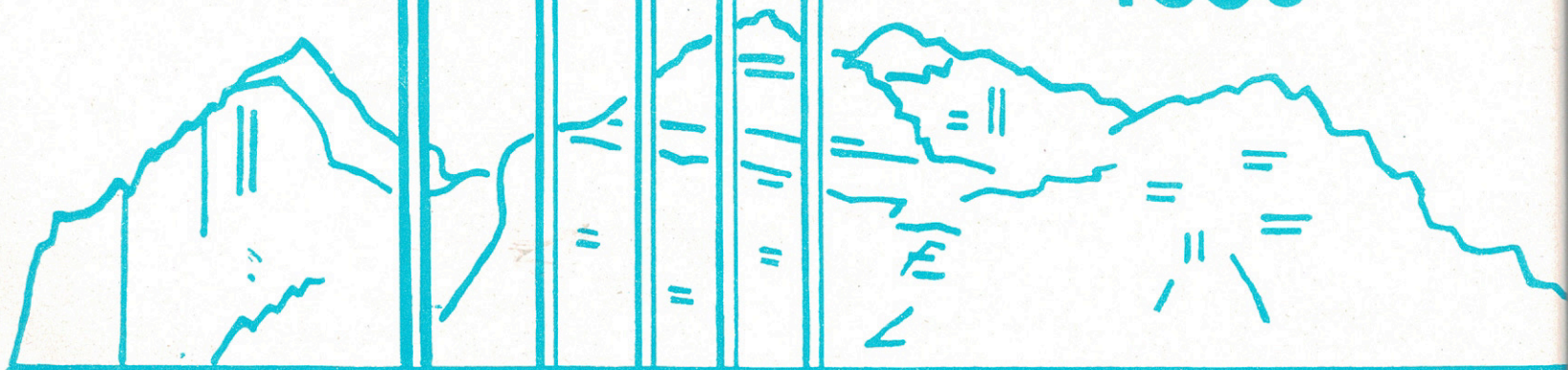


Enrico Anselmi su Lancia Aurelia vincitore della V Coppa d'Oro delle Dolomiti
«Ippocampo» su Lancia Aurelia 2° classificato
Giulio Cabianca su Osca 1100 3° classificato



Cortina

VII^A OLIMPIADE
INVERNALE
1956





Il 9 marzo 1952 giorno decisivo per l'organizzazione dei VII Giochi Olimpici Invernali 1956

L'on. Andreotti assicura il deciso intervento del Governo per la soluzione dei problemi di Cortina - l'avv. Onesti quello del CONI per potenziare l'attrezzatura sportiva

Fin dall'aprile 1949, cioè dal giorno in cui il CIO (Comitato Internazionale Olimpico), decise a Roma di assegnare a Cortina i VII Giochi Olimpici Invernali, non si è fatto che parlare e scrivere di questo massimo avvenimento dello sport mondiale.

Articoli, interviste, programmi e supposizioni abbiamo letto in tutti i giornali e Commissioni e Comitati abbiamo visto riunirsi ovunque per la impostazione di progetti e problemi, direttamente o indirettamente legati alla ambita manifestazione sportiva.

Le parole e gli scritti andavano assumendo vaste proporzioni che stavano per disorientare coloro i quali hanno l'onore e l'onere di occuparsi della organizzazione del tanto importante avvenimento.

Finalmente è intervenuto, per portare la parola del Governo, l'On. Giulio Andreotti, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. In questa fortunata occasione per la cittadina dolomitica, l'illustre parlamentare, che era accompagnato dal Presidente del CONI, Avv. Giulio Onesti, dai Deputati e dalle Autorità provinciali, ha potuto rendersi personalmente conto dei molti problemi che Cortina è chiamata a risolvere con la partecipazione degli organismi centrali e provinciali. Nella riunione svoltasi nell'Aula Magna della Magnifica Comunità d'Ampezzo, tutte le previsioni, i commenti di vario ordine e grado, le polemiche vivacissime sulla stampa regionale e locale, le speranze riposte dai vari paesi dell'intera zona dolomitica sui benefici conseguenti al miglioramento della viabilità stradale e ferroviaria e al potere ricettivo, nonché tutti i problemi di Cortina Olimpica sono stati messi a fuoco ed hanno ottenuto l'indispensabile riconoscimento per un urgente esame e per l'altrettanto urgente realizzazione.

Così il 9 marzo 1952 in una atmosfera di assoluta comprensione e di riconosciuta serietà, ha segnato il preludio promettentissimo di quell'opera

gigantesca che fa capo alle Olimpiadi invernali.

Il Sindaco Cav. Mario Rimoldi, dopo aver porto agli intervenuti il cordiale e vivo saluto di Cortina Olimpica, ha detto:

Il discorso del Sindaco di Cortina

« Lo scopo dell'odierna riunione, riveste una importanza capitale in quanto è quello di gettare le basi per l'or-



Il Sindaco cav. Mario Rimoldi espone i problemi della Città Olimpica (Foto Majoni)

ganizzazione delle competizioni invernali che si disputeranno a Cortina nel, non più tanto lontano, 1956.

Del resto, tale importanza viene riconosciuta e confermata dal fatto che sono qui presenti: S. E. Giulio Andreotti, in rappresentanza del Governo, l'Avv. Giulio Onesti, Presidente del CONI, il Dott. Angelo Mascolo, Prefetto della Provincia, gli Onorevoli

Giacomo Corona e Riva, il Senatore Catalano, l'Avv. Da Borso, Sindaco di Belluno, l'Ing. Mario Luciani, Presidente dell'E.P.T., l'Ing. Pietro Vecellio, Presidente della Magnifica Comunità Cadorina, i Sindaci dei Comuni della Val Boite con il Comm. Guglielmo Tabacchi di Pieve di Cadore, nonché i rappresentanti delle altre Amministrazioni dell'Economia provinciale.

L'assegnazione delle Olimpiadi da parte del C.I.O., al quale rivolgo un riconoscente pensiero, viene considerata dagli abitanti di Cortina come il più alto onore atto a soddisfare le loro aspirazioni ed a premiare la loro tenace attività e passione sportiva.

L'Amministrazione Comunale, nel chiedere l'assegnazione delle Olimpiadi Invernali, si era resa conto delle gravi responsabilità ch'essa si assumeva verso lo Sport mondiale, ma era confortata dalla speranza, oggi tradottasi in certezza, che la Nazione tutta, al momento opportuno, le sarebbe stata vicina e le avrebbe prestata l'assistenza morale e materiale, per bene assolvere il compito che si era assunta. Essa assicura, a mio mezzo, nel modo più formale, che metterà a disposizione tutte le proprie energie per tutelare il prestigio sportivo dell'Italia e per affermare le possibilità organizzative di Cortina e dello Sport italiano.

Molti sono i problemi che si devono affrontare e risolvere perchè le manifestazioni olimpioniche abbiano a riuscire organizzativamente perfette.

Cortina sarebbe oltremodo lieta se potesse fare tutto da sé, ma purtroppo una cittadina di poche migliaia di abitanti, si trova nella impossibilità di potere sopportare da sola le ingenti spese che vanno congiunte all'apprestamento delle attrezzature sportive e logistiche ritenute indispensabili.

Ciò premesso, Cortina per i problemi sportivi si affida all'alto senso di comprensione del CONI ed in specie del suo Presidente Avv. Onesti che lo dirige con riconosciuta passione e rara competenza, mentre, per le altre necessità, specie per quanto riguarda le comunicazioni, rivolge un caldo appello al Governo e prega vivamente S.E. Andreotti, il Prefetto e gli Onorevoli

Deputati della Provincia, di rendersi interpreti presso i vari Ministeri dell'impellente ed indispensabile necessità di intervenire adeguatamente e con tempestiva sollecitudine, per dare immediato inizio alle opere più urgenti, giacché, data la posizione geografica di Cortina, la durata dell'inverno, durante il quale è esclusa ogni possibilità di lavoro, il tempo che ci separa dal grande evento si riduce a circa 500 giornate lavorative».

Le parole dell'on. Giacomo Corona

Alle parole del Sindaco di Cortina ha fatto seguito l'On. Corona, che ha rivolto il saluto della provincia e delle popolazioni del bellunese, e ha chie-



L'avv. Onesti assicura l'intervento del CONI per la soluzione dei problemi sportivi (Foto Majoni)

sto la nomina di una speciale Commissione che studi e risolva dal punto di vista amministrativo e giuridico i vari problemi che le Olimpiadi invernali pongono. Si è dichiarato sicuro che quelli strettamente sportivi saranno soddisfatti dal CONI in modo perfetto, mentre ha illustrato alcune questioni di carattere generale, come quello della ricettività e delle comunicazioni non solo di Cortina, ma del resto della provincia. Nel presentarli, egli ha sottolineato che con ciò non si pensa di voler sfruttare l'occasione delle manifestazioni olimpiche per venir a capo di problemi locali, bensì si vuole che Cortina e la provincia siano messe in condizioni di poter far fronte alle esigenze massime della manifestazione, in maniera degna del buon nome dell'Italia nel mondo.

L'avv. Onesti e i problemi sportivi

E' intervenuto quindi, nella discussione, l'Avv. Onesti dicendo di non volersi addentrare, in questa sede, nell'esame degli impegni propriamente sportivi per i quali il CONI già da

tempo lavora. Se non è stato dato molto rilievo finora agli studi che i tecnici, tra cui il prof. Valle del Consiglio Sup. dei LL.PP., hanno effettuato negli scorsi mesi, ciò era dovuto soprattutto ad un senso di riguardo verso gli organizzatori dei Giochi 1952, testé conclusi. Il Presidente del massimo ente nazionale sportivo ha annunciato che per gli impianti olimpici cortinesi, il CONI ha già stanziato un fondo di mezzo miliardo, e che l'inizio dei lavori avverrà prossimamente. Anch'egli ha auspicato che per gli altri argomenti di ordine generale venga istituita una commissione governativa. Ha concluso ponendo in evidenza il contributo efficace che l'On. Andreotti ha sempre dato alla causa dello sport italiano e che pertanto anche in questa importante circostanza si può star certi che egli non man-

cherà di assicurare il suo appoggio e quello del Governo per il completo successo dei Giochi 1956.

L'on. Andreotti assicura l'intervento del Governo

A questo punto si è alzato l'On. Andreotti. Dopo aver chiarito che la presente riunione non può aver evidentemente lo scopo di scendere nei particolari, ma che si tratta invece di un convegno che vuol porre in forma solenne l'iscrizione dei Giochi invernali del 1956 all'ordine del giorno dei problemi d'importanza nazionale, egli ha detto di aver ferma fiducia in un'armoniosa e fattiva collaborazione di tutti gli elementi responsabili. Il Sottosegretario ha poi messo in rilievo che chi amministra la cosa pubblica ha il dovere di non ignorare l'importanza di un così vasto movimento qual'è quello sportivo, e che l'organizzazione di una Olimpiade implica sensibilmente il prestigio del Paese. Ha avuto parole di elevata comprensione per lo sport che ritiene una necessità di vita per il popolo italiano, il quale in queste pacifiche competizioni trova uno sfogo alle sue aspirazioni umane e

dà una innegabile dimostrazione della sua ferma volontà di pace e di operosità feconda di buone opere.

L'On. Andreotti si è compiaciuto che nel dopoguerra lo sport sia stato totalmente affidato agli sportivi, rilevando che sarebbe veramente un gran danno se la politica, intesa non nel suo senso nobile, ma in quello di divisione del popolo, interferisse nello sport e ne sviasse il corso naturale, facendo prevalere l'influenza di altre idee. Dopo un accenno a certi episodi del passato, quando con antipatici atteggiamenti si è a volte cercato di turbare la serenità di competizioni sportive in conseguenza di tensioni internazionali, l'On. Andreotti ritiene che « lo sport agli sportivi » rappresenti una conquista alla quale lo Stato italiano mai debba rinunciare.

Egli ha proseguito assicurando che il Governo aiuterà a risolvere i problemi di ricettività e dei traffici, ed annunzia che verrà costituita la commissione auspicata. Sarà un organo qualificato a tale scopo che, sia pure in forma ristretta, comprenderà alcuni tra i più importanti funzionari dello Stato oltre ai rappresentanti del CONI e della Provincia.

La Commissione avrà sede presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri allo scopo di poter procedere con maggior rapidità ed efficacia. La Commissione, che verrà costituita con decreto della Presidenza del Consiglio, dovrà riunirsi prossimamente e con una serie di riunioni ravvicinate prospetterà, per la più rapida esecuzione, la situazione dei vari problemi.

L'oratore non ha mancato di sottolineare l'importanza del movimento turistico internazionale per l'economia italiana e, quindi, l'esigenza che le principali stazioni turistiche, tra cui Cortina, siano completamente in grado di attrarre le correnti straniere più favorite.

L'On. Andreotti ha concluso mettendo in rilievo la propria soddisfazione oltre che come uomo di Governo, anche come cittadino, che l'Italia dia, con questo suo dedicarsi alle imprese sportive ed organizzative dei Giochi invernali 1956 ed a quelle, ancor più risonanti, connesse alla candidatura di Roma per l'Olimpiade 1960, una prova del suo desiderio di collaborare al mantenimento della pace. « E', quello dell'organizzazione sportiva — indica l'On. Andreotti — un piccolo contributo; ma è un pubblico attestato di fede del popolo italiano nella pacifica prosperità del mondo per gli anni avvenire ».

Una Commissione Interprovinciale

Domenica 16 marzo, i presidenti e rappresentanti delle Amministrazioni provinciali trivenete si sono riuniti a Cortina per lo studio del problema delle comunicazioni ferroviarie e stradali in rapporto alle Olimpiadi del 1956, e per un esame del problema della viabilità.

Al Convegno erano presenti: il Prefetto di Belluno Dr. Mascolo, gli On. Corona e Bettiol, l'Ing. Vecellio, presidente della Magnifica Comunità Ca-

dorina, l'Avv. Alessandro da Borso, Ing. Polit, Dr. Battista Menegus, Dr. Urbani e Rag. Giro per Belluno, l'Ing. Guido Donà per Bolzano, Dr. Giuseppe Ciccuta, Luigi Grion, Ing. Saroli per Gorizia, Avv. Marcozzi e Dr. Santandrea per Padova, Dr. Mimi Sanguorgio e Dr. Valeri per Rovigo, Dr. Anselmi e Dr. Menestrina per Trento, Geom. Ferracin e Dr. Novello per Treviso, Bruno Mislei per Trieste, Avv. Agostino Candolini e Dr. Zanon per Udine, Ing. Favaretto e Dr. Pancino per Venezia, Dr. Vicentini e Dr. Ghedini per Verona, Avv. Riva e Dr. Rasi per Vicenza.

Il Sindaco di Cortina ha rivolto ai convenuti il benvenuto e il saluto della città e all'indirizzo del rappresentante di Trieste ha espresso parole di simpatia e di fraterna solidarietà.

L'Ing. Favaretto, presidente del convegno, ha ringraziato il Prefetto di Belluno, il Sindaco e tutti i convenuti, e dopo aver rilevato l'alto spirito di cordialità e di collaborazione di Cortina con le Province venete, ha svolto la sua relazione sui problemi dei miglioramenti stradali e ferroviari. E' seguito un interessante scambio di vedute, e quindi i presenti hanno deliberato la nomina di una Commissione interprovinciale con il preciso mandato di affiancare quella ministeriale nello studio del problema della viabilità e delle comunicazioni.

Il Comitato Interministeriale per le Olimpiadi del 1956

La promessa dell'On. Andreotti sulla costituzione del « Comitato Interministeriale per le Olimpiadi del 1956 » è stata, con prontezza veramente eccezionale, realizzata con il decreto del 27 marzo 1952 del Presidente del Consiglio dei Ministri. Tale decreto dice:

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Considerato che i giochi invernali delle Olimpiadi dell'anno 1956 avranno luogo in Italia (Cortina d'Ampezzo);

Ritenuto che le esigenze, le tradizioni sportive e l'importanza mondiale dei giochi olimpici richiedono una lunga e complessa organizzazione, che interessa, per la molteplicità dei suoi problemi, la competenza di più Amministrazioni;

Ritenuta l'opportunità di costituire un Comitato con il compito di coordinare l'azione delle cennate Amministrazioni;

Decreta:

Art. 1.

Presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri è costituito il « Comitato internazionale per le Olimpiadi », con il compito di coordinare l'azione delle Amministrazioni interessate alla organizzazione dei giochi invernali delle olimpiadi del 1956, che avranno luogo in Cortina d'Ampezzo.

Art. 2.

Il Comitato è presieduto dall'on. dott. Giulio Andreotti, Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ed è composto dai seguenti membri:

Romani on. Pietro, commissario per il Turismo;

Bertoni dott. Benvenuto, in rappresentanza del Ministero del tesoro;

Cappuccio dott. Michele, in rappresentanza del Ministero dei trasporti;

Catenacci dott. Corrado, in rappresentanza del Ministero dell'interno;

Da Borso dott. Alessandro, in rappresentanza dell'Amministrazione provinciale di Belluno;

De Caterini ing. Romolo, in rappresentanza del Ministero delle poste e telecomunicazioni;

Gra ing. Eugenio, in rappresentanza dell'Azienda nazionale autonoma delle strade statali;

Luciani ing. Mario, in rappresentanza dell'Ente provinciale del turismo di Belluno;

Onesti avv. Giulio, in rappresentanza del Comitato olimpico nazionale italiano (C.O.N.I.);

Rimoldi Mario, in rappresentanza del Comune di Cortina d'Ampezzo;

Savini Nicci dott. Angelo, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Valle ing. Cesare, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici.

Per l'esame di particolari questioni possono essere chiamati a partecipare ai lavori del Comitato rappresentanti di altre Amministrazioni od Enti nonchè esperti anche estranei all'Amministrazione dello Stato.

Art. 3.

E' data facoltà al presidente di nominare, in seno al Comitato, dei sottocomitati.

Art. 4.

Il Comitato si avvale per i propri lavori di una segreteria avente sede presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e diretta dal rappresentante della stessa Presidenza in seno al Comitato.

Roma, addì 27 marzo 1952.

DE GASPERI

L'on. Andreotti Presidente del Comitato

Presidente del Comitato Interministeriale per le Olimpiadi è dunque l'On. Andreotti.

Ricordiamo di averlo conosciuto al Viminale. Quando entrammo con Donna Rosita Mecenati e l'On. Giacomo Corona, era seduto al tavolo di lavoro sommerso in una catasìa a semicerchio di pratiche burocratiche. Pensammo in quel momento di trovarci di fronte ad un burocrate che con scrupolo e diligenza, fosse intento a studiare e controllare tutti gli atti di governo della Nazione.

Ci accolse assai cortesemente e ci invitò a sederci. Per vederci dovette allargare nel tavolo le cartelle accatastate che ci separavano.

Segui attentamente le esposizioni fatte da ciascuno e con sorprendente concisione riassunse i termini degli argomenti trattati e quindi promise il suo interessamento per assicurare le basi al Circolo Artistico e le case agli insegnanti della Coop. Edilizia di Cortina, interessamento che trovò pronta rispondenza nelle realizzazioni dei programmi delle due istituzioni.

Cambiammo opinione: l'On. Andreotti è un uomo dinamico e non un burocrate.

A Cortina lo incontrammo nel marzo scorso durante il suo breve soggiorno, intenso di riunioni e sopralluoghi. Volle rendersi personalmente conto di tutti i problemi da risolvere per l'organizzazione e svolgimento dei Giochi Olimpici Invernali del 1956. Visitò il Circolo Artistico che ospitava la Mostra dei 9 artisti trentini. Presenti le autorità e personalità cittadine il Prof. Sanzio Vacchelli, Presidente della fattiva istituzione, ringraziò l'illustre Parlamentare per la ambita visita fatta e quindi espose il consuntivo delle manifestazioni artistiche e culturali accolte nei saloni del Circolo.



L'on. Andreotti, accanto all'on. Corona, assicura il deciso intervento del Governo per risolvere i problemi della Città Olimpica (Foto Majoni)

L'On. Andreotti non rimase indifferente alla nutrita elencazione delle manifestazioni realizzate; volle invece incitare i dirigenti ad intensificare ancora la loro lodevole azione perchè in ogni manifestazione d'arte vi è quel motivo di godimento per lo spirito, tanto ricercato, specialmente oggi, da tutta l'umanità. La funzionalità del Circolo venne inquadrata magistralmente anche sotto l'aspetto sociale e turistico e molto più ci rallegrò l'On. Andreotti quando autorevolmente riconobbe alla proficua istituzione un preciso fine patriottico.

Questi aspetti della benevolenza dimostrata dall'On. Andreotti per Cortina e le sue istituzioni, potranno sembrare trascurabili, ma rappresentano invece un indice sicuro per la risoluzione di tutti quei problemi che Cortina agita, per una affermazione sportiva italiana nel mondo.

Il Comitato Provinciale

Per facilitare lo studio e la predisposizione del programma dei problemi da sottoporre all'esame e conseguente approvazione del Comitato Interministeriale, è stato formato un comitato provinciale composto dai Sigg.: Cav. Mario Rimoldi, Sindaco di Cortina, Avv. Da Borso, Preside della Provincia, Ing. Mario Luciani, Presidente E.P.T., Ing. Pietro Vecellio, Presidente della Magnifica Comunità Cadorna, Agostino Manaigo, Presidente dell'Azienda Soggiorno e Turismo di Cortina, e dal Dott. Cesare Rosà, V. Sindaco di Cortina, che è stato chiamato in qualità di «esperto» a far parte del Comitato Interministeriale. Nella seduta del 3 maggio 1952 a Belluno, il Comitato provinciale, convocato dal Prefetto Dott. Mascolo, ha deciso il programma dei problemi da proporre e sostenere a Roma in rapporto agli impianti sportivi, alla ricettività e alle comunicazioni.

Un primo stanziamento Governativo

Nell'attesa della riunione del Comitato Interministeriale, l'Amministrazione Comunale di Cortina ha dato mandato al Vice Sindaco Dott. Cesare Rosà di recarsi a Roma nell'intento di prendere contatti con i rappresentanti delle Amministrazioni Centrali e del CONI per una preliminare impostazione dei problemi da affrontare e da risolvere ormai con una certa urgenza. La missione a Roma del Dott. Rosà è stata assai proficua in quanto il Comune di Cortina ha fra l'altro ottenuto una prima assegnazione di 70.000.000, di cui un primo acconto di L. 35 milioni è stato già incassato. Questo finanziamento ha consentito di intraprendere i primi lavori di quelle opere che costituiscono la base di una attrezzatura confacente alla Città olimpica. Le opere in programma prevedono fra l'altro:

— L'acquisto dell'area necessaria per

la costruzione del Palazzo delle Poste e Telecomunicazioni;

- la sistemazione, ampliamento e asfaltatura di via del Castello, che darà accesso allo Stadio del ghiaccio;
- la costruzione del primo tratto del Pannello stradale a senso unico per decongestionare il traffico nel centro cittadino.

L'opera del CONI

Contemporaneamente il CONI ha iniziato il proprio programma di lavoro per l'attrezzatura e l'adeguamento degli impianti sportivi di Cortina. E' stata approvata la costruzione del nuovo Stadio del Ghiaccio del quale parleremo in altra parte.

La pista artificiale da Bob, già sistemata e dotata di moderne attrezzature, a cura dello stesso CONI, verrà prossimamente ulteriormente migliorata.

Il trampolino olimpionico di salto «Italia» di Zuel, subirà pure fra breve tempo radicali modifiche, sia per quanto riguarda il profilo della pista, sia soprattutto per quanto riguarda la disposizione e la capacità delle tribune ed i sistemi di segnalazione.

Le piste da sci, specie quelle per le discese, verranno studiate e sistemate, anche in relazione agli impianti meccanici di risalita esistenti o in progetto, in modo da adeguarle alle sempre maggiori esigenze del discesismo internazionale.

Sarà studiata l'opportunità della costruzione di uno Stadio dello Sci, nonché dei vari campi ed impianti sussidiari e di allenamento.

La Commissione Comunale per lo studio dei problemi tecnici

Il Consiglio Comunale ha intanto nominato una Commissione di tecnici per

lo studio dei problemi locali, che ha l'incarico di sottoporre agli Enti centrali le soluzioni ritenute più idonee per una buona preparazione dei Giochi Olimpici. Presidente per la parte amministrativa è il signor Agostino Manaigo e per la parte tecnica il comm. Federico Terschak; membri: ing. Gianni Lanzarini, ingegnere capo del Comune, rag. Orazio Zardini, Ferdinando Valle, dott. Amedeo Angeli e dott. Cesare Rosà per i vari sport.

Già molte sedute sono state tenute nei locali dell'Azienda di Soggiorno dai tecnici della Commissione, i quali, coadiuvati anche da altri esperti e volenterosi, hanno già preparato varie relazioni, in ispecie sulle future piste olimpioniche di discesa, slalom e slalom gigante.

Nei giorni scorsi è pervenuta al Sindaco di Cortina la seguente lettera dall'avv. Zauli, Segretario generale del CONI:

« Roma, 23 giugno 1952.

Al Comune di Cortina d'Ampezzo.

«Con riferimento alle note del 21 maggio e del 17 giugno, si ringrazia per l'importante documentazione inviata, riguardante i progetti delle piste del gruppo delle discese, previste come soluzioni possibili per i Giochi Olimpici Invernali del 1956.

Il lavoro preparato dalla Commissione Tecnica Comunale è veramente interessante e costituisce importante materiale di studio che faciliterà nella maniera migliore il compito degli organi ai quali incomberanno le decisioni in materia.

Si coglie l'occasione per esprimere i più cordiali saluti.

f.to BRUNO ZAULI
Segretario Generale del CONI».

Con piacere si rileva che tutto procede nel migliore dei modi mentre fervono i lavori per il grande sviluppo della città olimpica.

FELICE MARIOTTI



da sinistra a destra: On. Giacomo Corona, avv. Giulio Onesti Presidente del CONI, comm. Italo Gemini Presidente Assoc. Naz. dello Spettacolo, comm. Marconi Presidente di Cine Città, l'on. Giulio Andreotti Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dott. Antonio Mascolo Prefetto di Belluno e cav. Mario Rimoldi Sindaco di Cortina d'Ampezzo (Foto Zardini)





**S. VITO
DI CADORE**
Dolomiti-Belluno

Azienda Autonoma di Soggiorno - S. Vito
m. 1011 s. m. a 10 km. da Cortina