

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Cielismo

Alpinismo - Aereostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
 Anno L. 5 - Estero L. 10
 Un Numero | Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 20
 | Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
 TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
 TELEFONO 11-26

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale

Il primo automobilista d'Italia



La Maestà Re Vittorio Emanuele III, patrono del Terzo "Salon" Automobilistico Internazionale di Torino, promosso dall'**Automobile Club di Torino** e dalla **Stampa Sportiva**.

(Riproduzione vietata — Fotografia Luca-Comerio — Milano).

I Clubs automobilistici Italiani

Quel che si potrebbe fare

Finora, si può dire, è stato un lavoro continuo, abile e proficuo di propaganda e di organizzazione. Nelle principali città d'Italia, nomino Torino, Milano, Venezia, Firenze, Palermo ed ulti-

anche il titolo, e gli stessi promotori stanchi, sfiduciati, ne abbandonano l'idea.

Pochi giorni fa mi scriveva un segretario di una fabbrica d'omnibus automobili, che la burocrazia cominciava, come in tutte le cose, ad inceppare anche i servizi pubblici automobilistici, e pare che la legge apposta non risponda pienamente a quanto la modernità delle vedute richiede. Ed è su questo punto che io voglio richiamare l'attenzione dei dirigenti degli Automobil-Clubs di Italia.

Bisognerebbe che essi s'interessassero direttamente della cosa, che questi servizi pubblici, in Italia più che utili, indispensabili, trovassero nei diversi Automobil-Clubs non solo aiuti morali e materiali, ma addirittura dei creatori, dei promotori, che nelle regioni dove tali servizi possono essere anche proficui, finanziariamente anzi speculativamente parlando, gli Automobil-Clubs dovrebbero intervenire anche magari curando direttamente gli impianti e gli esercizi. Negli Automobil-Clubs potrebbero sorgere tra

sarà impossibile creare delle reti ferroviarie, e che molti centri di produzione non possono smerciare i loro prodotti per mancanza di allacciamenti alle stazioni, per lo più lontanissime; ecco tutto un terreno vergine da sfruttare, ecco tutto un movimento da creare.

Per crearlo per ora pensano o delle piccole società, o dei privati, mentre ci sarebbe bisogno di un organismo forte, vitale, di qualche cosa che desse il suo vigore a tutta una rete di linee nuove, di nuove imprese.

L'organismo c'è, anzi ci sono, i nostri clubs automobilistici; da essi può venire tutta un'opera feconda di bene per questa nostra terra, feconda di ricchezze per le industrie e per i commerci, oltre ai benefici morali arrecati ai popoli che vivono, in molti punti, lontani dalla civiltà.

E ben venga questo movimento a dare nuovi allori alle benemerite società che han portato l'industria automobilistica italiana all'altezza di quella estera, che han saputo dare all'Italia tanto movimento.

Sarà il caso di riparlarne e ne riparleremo. Ho in mente qualche sano progetto.

Milano, 1906.

Perrone Raffaele.



La Florentia 16-20 HP, nel concorso Vetture di città tenutosi a Parigi.

amente Roma, dei forti nuclei si son formati col nome di clubs automobilistici, e molti di essi hanno già una storia che è una vera epopea.

Le manifestazioni organizzate con sani criteri, l'amministrazione dei clubs regolata in maniera da farli sempre più fiorenti, e quello spirito di novità che in essi non è mai mancato, han fatto sì che ormai i clubs automobilistici italiani sono i veri e genuini rappresentanti dello sport italiano.

Ora questi clubs, raccolti tutti sotto il nome dell'Automobile-Club d'Italia di Torino, sono stati anche ufficialmente riconosciuti all'estero; essi sono quindi ormai cosa completa.

Quello che hanno fatto è noto, quello che faranno nell'anno è ormai già elencato nelle grandi manifestazioni mondiali; resterebbe a noi da esaminare quello che potrebbero fare, e che è già forse nella mente dei reggitori di essi, e che il pubblico nostro non ancora conosce.

I clubs automobilistici d'Italia ora hanno da percorrere un'altra via, quella della praticità del nuovo mezzo di locomozione.

Noi in Italia, e lo si dice sempre e quasi sempre invano, abbiamo quella cattivissima abitudine di chiedere tutto al Governo, come dei piccoli ragazzacci al padre brontolone. Il Governo può e non può, vuole e non vuole, dà e non dà, e le iniziative migliori, che date in mano ai privati si svilupperebbero in poco tempo, restano a dormire come progetti, finché la polvere ne oscura

i soci delle società anonime per le imprese di questi servizi, oppure, non volendo l'esercizio diretto, eseguire i lavori e poi farne cessione per l'esercizio.

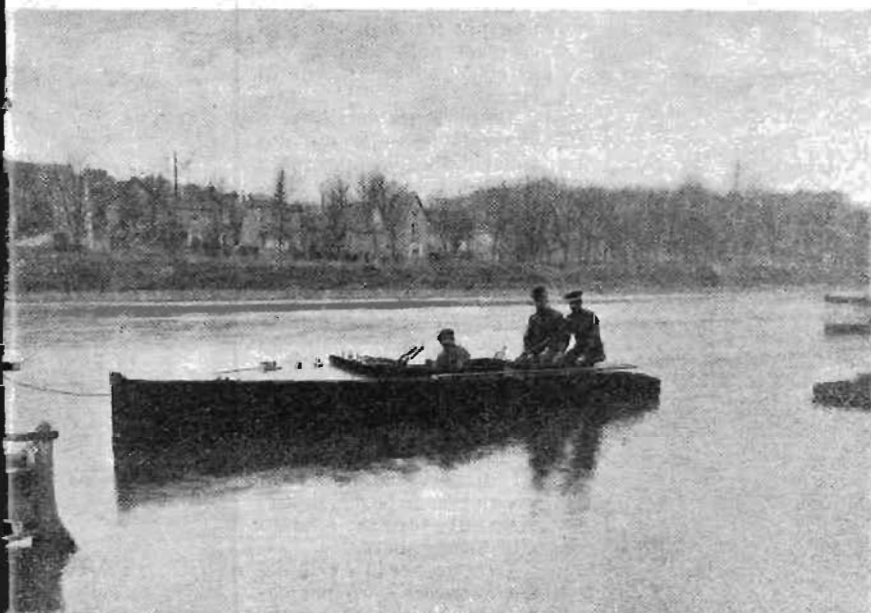
I clubs automobilistici furono creati per lo sviluppo dell'automobilismo, ed a me pare che ormai non è più tanto il privato acquirente che può concorrere a tale sviluppo, come lo è il servizio pubblico di trasporto.

Non è, credo io, un'idea nuova la mia, forse ci si è già pensato, ma è forse male il ripeterla ed il metterla in pubblico?

Il fatto del sorgere qua e là di queste società ad



Il Florentia IV in corsa.



Il Florentia IV pronto a partire. — Verso terra: L'ing. Airault, direttore generale della Florentia; al suo fianco l'ing. Bisio, costruttore del canotto.

imprese o di singoli impresari, dimostra che la speculazione non è cosa da dispreggiarsi, tutt'altro, e perchè gli Automobil-Clubs non potrebbero, essi che si può dire hanno creato l'automobilismo, prendere queste iniziative? Se non come clubs, almeno tra i facenti parte di essi, queste società, son certo, fiorirebbero e le idee nuove, i nuovi bisogni si seguirebbero l'uno all'altro in modo da creare nuovi sbocchi per l'industria, specialmente nazionale.

L'Italia nostra non ha mezzi bastevoli per le comunicazioni tra paesi e paesi, e noi sappiamo anche che in molti punti

bene conquistarsi il grande diploma d'onore dell'Automobil-Club de France ».

Ma una più importante vittoria era riservata a brevi giorni di distanza alla nostra Florentia; vittoria che, dopo quella famosa del Fiat X, segna una delle date più gloriose per l'industria italiana dei canotti automobili.

Nella Coppa del Salon, disputatasi sulla Senna il 31 dicembre scorso, il canotto Florentia IV giunse primo della sua serie, distanziando di gran lunga i suoi competitori e guadagnando il gran premio del Ministero del commercio francese e quello dell'Echo de Paris.

Questa mirabile costruzione, dovuta alla intelligenza dell'ing. Bisio, direttore del cantiere Florentia a Spezia, misura metri 6,90 di lunghezza e metri 1,40 di larghezza.

Le sue linee elegantissime sono improntate ad una stabilità eccezionale e veramente marina.

Il motore è Florentia 16/20 HP, quattro cilindri, montato in un gruppo meccanico con marcia avanti e indietro.

La velocità del Florentia IV è di circa 29 chilometri all'ora, e per la sua costruzione in cedro a doppio rivestimento può affrontare tranquillamente anche la più forte libecciate.

Sono queste due belle vittorie della Florentia, che fanno onore all'industria nazionale, e che siamo lieti di avere illustrate augurandone delle altre, tante, sempre migliori.

FORD

Ford Motor Co - Detroit

La Vettura Americana più accreditata
AMERICAN AUTOMOBILES AGENCY
Ferrari e C.
 Milano - Ponte Seveso, 6 - Milano