QUOTIDIANO del mattino

Anno 29 - N. 152 - Venerdì 2 luglio 1948

UN NUMERO LIRE 15

DIREZIONE - REDAZIONE - AMMINISTRAZIONE: Largo dei Lombardi, 1 - Telefoni: 481.161 - 481.162 - 481.163. (SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE)

INSERZIONI: PUBLIROMA, Via due Macelli 9; tel. 681.461-67.171; Milano, Via Vivaio 10, tel. 70.332; Napoli, Via Maddaloni 6, tel. 21.287; Firenze, Piazza Dionisio 6/7 B, tel. 21.171; Torino, Via Collegio 37, tel. 78.565.

Tariffe per mm. alt. su 1 col.: Commerciali L. 100 (Cairo L. 150); Giudiziari a piè di pagina e manchette da convegno, Cronaca L. 150; Finanziari L. 120; Necrologie L. 70, pagam. anticip., oltre tassa gov. 5% e imp. sull'entrata 4%.

SCAMPOLI
TESSUTI PER UOMO
oggi Ariston
p.fiume c.umberto

ALTRA BRILLANTE PRESTAZIONE ITALIANA AL 35° GIRO DI FRANCIA

A tragiuardo di primardi vittoria di ROSSELLO ma ENGLS tagli la mahlia gialla

Battaglia iniziale di Schotte cui aderiscono Bartali, Ronconi, Corrieri, Pasquini e altri che guadagnano 6' nei primi cento Km. - Reazione dei francesi che riprendono i fuggitivi ad Avranche - Fughe alla spicciolata negli ultimi 50 Km. e smagliante finale di Rossello mentre i grossi calibri si controllano e giungono con 5' di ritardo

Il "San Sebastiano,,

Dal nostro Direttore
DINARD, 1.

Il Tour ha le sue ambizioni storiche. Oggi ha rijetto all'impiego il cammino percorso dalle truppe alleate dopo lo sbarco in Normandia. Avvolto nella caligine di un cielo piovoso, rabbrividendo per il freddo pungente di settembre assurdo, costringendo per molti chilometri un mare di piombo lungo strade a lamiera ondulata per i brevi avvallamenti e le piccole gobbe che le caratterizzano, il Giro è andato a sbattere contro al fantasma del generale Patton, il Buffalo Bill di quella leggendaria cavalcata di carri armati.

Non era logico e giusto che gli atleti del Giro onorassero la memoria del loro vecchio compare che dopo aver onorevolmente frequentato gli stadi e partecipato alle Olimpiadi doveva diventare un'aquila di guerra per poi lasciare la vita in uno stupido incidente d'auto, quando già la vittoria aveva arriso alle bandiere stolgoranti della sua armata prodigiosa? Lo sfondamento operato dalle sue truppe ad Avranche e la sua corsa trionfante al Reno che ne era seguita non avevano forse rappresentato una sublimazione geniale dello sport applicato all'arte della armi?

Non vogliamo certo attribuire ai giganti della strada del Giro un mediocre proposito di dedicare la tappa del Vallo Atlantico al gigante delle strade di guerra. Sarebbe un imperdonabile errore di rapporti e di prospettive. E tuttavia piace a noi collocare sotto il segno fulgido del generale Patton la pronta risoluzione di Gino Bartali, in flammante maglia gialla, di partecipare alla prima fuga della mattina, incoscienza da una dozzina di corridori dopo pochi chilometri dalla partenza di Trouville, e già in piena azione a Caen (km. 6), quando strutta alla periferia, ma ancora nei suoi quartieri centrali.

* * *

La compagnia è gagliarda, direbbero a Roma. Ci sono dentro Bartali con i suoi Pasquini, De Santis e Corrieri; Ronconi con il suo Storaceli, Camellini e Schotte. Fatevi conto: il solo Schotte fra coloro che sono arrivati a Trouville della compagnia di Bartali. Nessun francese della squadra nazionale: il che è per lo meno stravagante ed impensato.

La fuga si svolge tranquillamente e rapidamente. Gli italiani le conferiscono un ritmo molto sostenuto. Il caso e elementi. Il materasso delle nuvole si è sollevato. Non piove, le strade sono asciutte; qualche tratto a strado rosso e permette polverosa. Attraversiamo lunghe zone coltivate a pascolo. Ai margini del cammino, rose rosse mandite di mucche bianche e nere dalla testa al muso dolce e stupito per ardere passare.

Non vi è nulla di più monotono di un'impresa, sia pur di mirabile, che si sviluppa secondo una tecnica costante. L'unico diversivo che la fuga del dragoffello ci consente è quello di chiedere al cronometro e Bartali quanto ci guarire circa il distacco e le intenzioni degli inseguitori che, almeno per il momento, debbono rinunciare a questo termine dinanzi per avere il termine statico di riferdatari.

D'altra parte non è revisione che i pellirossa più ragguardevoli, dopo aver tirba vetrato, lasciino in pace Bartali, lo lasciano in solitudine giallo. Come era da supporsi, sono i francesi e precisamente Schotte, Lesestire e Robet — che dispetplissono Parcio di terra e partono alla caccia dei fuggiaschi. Riescono nell'intento parteggi a circa 140 chilometri dalla partenza, trascinando con loro il Bartali, lo stupido robusto di compagni di inseguimento, tra i quali parecchi italiani.

La prima parte della corsa si finita. Cominciano le operazioni della seconda.

* * *

«Quanto manca all'arrivo?». Queste parole di colore dubbio, hanno detto la psicosomia del vincitore della tappa che nella sua scoperta parte è stata degna di uno spettacolo pirotecnico. Le parole epatiche sono uscite dalla bocca di Vincenzo Rosello a una quarantina di chilometri dall'arrivo. Vivo forse dire che non ne conosceva più e che anticipando il desiderio il momento di poter scendere di sella? Oppure stava semplicemente cercando il suo ardito di lotta ad oltranza? La storia dei pidoti doveva essere la giusta.

Ecco la situazione ad Avranche: il gruppetto con Bartali e con Ronconi, è già stato assorbito. Poco dopo altri clienti arrivano alla spicciolata. Si forma presto una grossa carovana di corridori. Pochi chilometri di tregua. A un tratto il francese Robet, uno dei più svegli e animosi durante l'inseguimento dei dodici evasi, schizza fuori dal gruppo come un razzo della fortezza di sella. Ma sulla ruota di regionale Martin. La coppia rimonta presto alla testa, dove pilotoni incerto e sommesso. Bobet e Martin sono tra coloro che nella prima tappa sono arrivati a pochi secondi di distacco dalla maglia di Bartali. Tenuto conto dell'abbuono di Bartali, hanno su di lui un ritardo di classifica di 1'47". Perciò raddoppiato in forse per corpirgli il vantaggio e possibilmente la maglia gialla. Hanno sotto le ruote vertiginose il rapporto violente del Cirfo di Bagdad.

Bartali chiama a raccolta i suoi armati. Sprona alla gente e dargli aiuto nell'impresa d'inseguire i due audaci. Fiato sprecato. La corsa è entrata nella fase della nervosetta e non è facile organizzare una caccia ordinata.

Dobbiamo ammettere che Bartali e il San Sebastiano del Tour: il suo petto e il berretto di tutte le prove. Questo è nato naturalmente, anche se è molto imbarazzante. Il nostro campione, Egli deve accontentarsi di montare la guardia agli avversari che tirano il gli. Per esempio Robet. Le fughe hanno una parentela stretta con le eliteje: l'una tira l'altra. Bobet e Martin scappano. Un quintetto di corridori, Bati e Scelli, riprendono a sbucare dalle maglie strette del plotone e buttorsi all'inseguimento. Ci sono pente. A una diecina di chilometri dall'arrivo, lungo una strada di campagna polverosa, che conduce all'autodromo di Dinard, trapuardo di tappa, essi si buttano a capofitto nella corsa delle vetture, se ne liberano, compiono miracoli di acrobazia e finalmente rendono al composo sgombero e luminoso dannati al cotano della macchina di testa. A pochi chilometri più in là ecco Robet ed ecco Martin. Quest'ultimo molla. Allora Engels e Rosello entrano in pista.

* * *

Vi sono da percorrere un paio di chilometri attorno ad uno stormo di aeroplani che potano le ruote sull'erba. Ec-

Bruno Roghi

Continua in seconda pagina

Comincia la lotta

Da uno dei nostri inviati
DINARD, 1.

Bartali ha perduto la maglia gialla e Rosello ha vinto la tappa. Nulla di grave. La nuova maglia gialla non è elemento pericoloso e Trassinec che si è avvantaggiato, non crediamo sia in grado di resistere a lungo sulle montagne agli attacchi dei più abili scalatori.

Poteva andare meglio, si capisce; ma c'è andata male la fuga del mattino quando gli italiani erano in molti nel gruppo di testa con Bartali e Ronconi presenti. Siamo stati sfortunati perchè tre dei più abili validi gregari sono caduti in buona forma e a Bartali non sarà una cosa affatto facile.

Tappa vivace, ma non brillante. Tappa epatica, sul finire. Ha vinto Rosello, quel vecchio Rosello che ci darà forse altre soddisfazioni.

Tutti in gruppo

Eccovi un po' di cronaca.

Fa freddo: il cielo è denso di nuvolaccia. Il mare schiuma con rabbia. Gli uomini hanno tirato fuori il pastrano e le donne hanno rimesso le calze. A Dinard però troveremo il sole e la gente fa il bagno. La pateiera viene data sul Longpoint. Le operazioni sono sbrigate alla svelta. Di corsa. Si attacca la salitina che domina la zona. Tutti in gruppo. Andiamo per ordine e raccontiamo quello che è avvenuto.

Primi otto chilometri: tutti ancora in gruppo. L'espressione «tutti in gruppo» non ha successo in questo Giro e lo vedrete. I corridori hanno tutti l'impermeabile, mentre dei nostri l'ha soltanto Bartali. Lo toglierà più tardi. Coppini e in testa italiano da Corrieri, Pasquini e Bartali. Cade Aeschlimann che trascina con sè Biagioni, Cupini e Calleja. Aeschlimann è portato all'ospedale; Biagioni cadendo si ferito alla gamba sinistra.

Quindici chilometri di corsa Schotte non può star fermo: scatta; va avanti a serpentina; lo inseguono Robet e De Santis che hanno alla ruota Bartali. Il gruppo si allunga come una massa di salmone filato: si allunga e si allunga ancora fino a che non si stacca dal grosso. E' un momento. Siamo sempre sui 15 km. circa. Chi sono coloro che stanno avanti? Schotte, Rondeels, Martin, Marinelli, Pasquini, Corrieri, Ronconi (anche lui, che bellezza!) e Bartali.

Gli italiani in fuga

Venti chilometri dopo la partenza. Il distacco dei primi dal grosso del gruppo è di un minuto. Bartali si chiede con gesto del capo se avanti ci sono alla. Lo rassicuriamo: non c'è nessuno.

Trentadue chilometri dopo la partenza: i primi hanno 1'30" di vantaggio.

A Caen (km. 42, media 39), distacco di 3 minuti. Piove imperetti. Piove in questo momento. I fuggitivi hanno 2'30" di vantaggio.

Bivio per Ventelau: strada senza polvere. Non piove più. Il distacco è salito a 3'30"; diventerà presto di 4'.

Km. 60 dopo la partenza: il distacco è salito a 5 minuti.

Binda, che segue il gruppetto, non appare contento. Sapremo poi perchè.

101 km. dopo la partenza: 3'40" la media è di 40 km. a ora per Mesto di Fachletiner e Bartali. L'azione di Fachletiner frazionia ancora il gruppo. Si forma un gruppo con Fachletiner, Sciarda, Volpi, Bevilacqua, Trisseire, Robet, Lambrecht.

Poco dopo Corrieri fora. Peccato.

A 11 chilometri dalla partenza: il gruppo di testa ha 6' di vantaggio. Non si allunga più Fachletiner. Come si vede il vantaggio comincia a diminuire.

Due chilometri dopo Stopiccioni fa un capiolonzolo e cadere anche Pasquini. Si forma un gruppetto di questi tre inseguiti dal gruppo di testa. Lentamente si fanno riprendere dal gruppo di Fachletiner. Il grosso del gruppo è ora a 6'. Ma Bartali ha perduto tre elementi in gamba, e qualcuno, come Scotte che sta con lui, accusa stanchezza.

Dietro Trisstire e gli altri francesi s'impegnano a fondo. Il distacco tra i primi e gli altri diminuisce.

Forse convinse anche a Bartali aspettare perchè nel secondo gruppo vi sono molti del suoi.

Dopo 145 chilometri di corsa: 1 due chilometri di distanza, Robic, Impanis, ecc. sono ora a 2'40" la media è sui 35 orari. Una volta riuniti, nessuno più ritenzione di muovere, e la media diminuisce ancora.

Siamo ad Avranche, rifornimento: il terzo gruppo riprende il primo che era diviso. Ora ricomincia numeroso. Nulla di notevole ora: tutti sessanti fa di corridori sono insieme.

Il corridori camminano a passo d'uomo, ma a 65 chilometri dall'arrivo il campione sono scossone. Partono Bobet e Martin; partono quindi Engels, Rosello, Scibelli, Seguiti da Rosello e Bevilacqua. Bartali resta dietro. Mancano 50 chilometri all'arrivo; i primi hanno 45' sul secondo e 50 sul gruppo.

Dopo altri cinque chilometri, primi hanno 1'30' sui secondi. Dei due primi chi dovesse vincere conquisterà la maglia gialla. Infatti i di stacco aumenta.

Il finale di Rosello

Ecco il chilometro dall'arrivo: i primi due hanno 140" sul gruppetto di Bevilacqua e 3'30" sul Gemelli-Bati e 5'40" sul gro-

Ennio Mantella

Continua in seconda pagina

Ordine di arrivo

1. ROSSELLO VINCENZO (Italia A), ore 7.39'35", media di km. 39,9 in ore 7,39'35"; alla media di km. 34,822 (abbuono, 30"; tempo agli effetti della classifica: ore 7,38'35").
2. Bobet Luigi (Francia), abbuono, 30"; (tempo agli effetti della classifica: ore 7,39'35").
3. Engels (Aquilotti del Belgio).
4. Trisseire (Francia), in 7,34'31".
5. Malbia (Aquilotti del Belgio).
6. Debaia (Centro-Sud-Ovest).
7. Benoit (Parigi).
8. Prva (Centro-Sud-Ovest).
9. Sciarda (Internazionale).
10. Ramon (Belgio A).

La par. merito, non le stessi tempo di Trassetto: Camellini, Lambrecht, Dupont, Meermann, Geminiani, Molinerie, Bati, Martin.

20. Lauk J., in 7,31'38"; 21. Thiserd; 22. Gauthier.

23. Lemmens, in ore 7,32'50".

24. Bevilacqua, in ore 7,33'42".

25. Ry, in ore 7,33'55".

26. Molin, in 7,34'23"; 27. Robin 28. a par: merito con il tempo di 7,34'38": Brambilla, Magni, Impanis, Bevilacqua, Bartali, Bergamaschi, Fergelin, Cottur, Pasquini, Ronconi, De Santi, Volpi, Corrieri, Pisi, Gaguti, Caffi, Cokers, Rondeels, Lapébie, Fachletiner, Bamoulaux, Chapatte, Remy, Vietto, Rosiock, Van Dyk, Cogan, Kirchen, De Muer, Kubiliu, Ak, Molinerie, Prego, Rouge, Bonali,

Continua in seconda pagina

Classifica generale

1. ENGELS	14,26'19"	
2. Robet	14,26'21"	2"
3. Bati	14,30'40"	4'21"
4. Trisseire	14,31'19"	56"
5. Gelmi	14,31'32"	1'13"
6. Scierda	14,31'97"	1'22"
7. Ramon	14,31'99"	1'24"
8. Lambrecht	14,31'97"	1'22"
9. Martin	14,31'97"	1'22"
10. Dupont	14,31'97"	1'22"
11. Meermann	14,31'97"	1'22"
12. Camellini	14,31'97"	1'22"
13. Geminiani	14,31'97"	1'22"
14. Bevilacqua	14,34'97"	3'42"
15. Bartali	14,35'22"	4'25"
16. Malbye	14,39'13"	4'54"
17. Dualala	14,39'17"	4'58"
18. Pres	14,39'34"	5'15"
19. De Muer	14,39'22"	5'03"
20. Mahlieu	14,39'22"	5'03"
21. Brambilla	14,39'22"	5'03"
22. Rendera	14,39'22"	5'03"

Continua in seconda pagina

Continua in seconda pagina

GRAVISSIMO LUTTO DELLO SPORT

Tragica morte sul circuito di Berna di Ugo Rossi e Achille VARZI

La duplice sciagura è avvenuta durante gli allenamenti per il Gran Premio motociclistico e automobilistico

BERNA, 1.

Durante gli allenamenti sul circuito di Bremgarten hanno avuto luogo sabato e domenica prossimo il Gran Premio motociclistico di Berna. Omobono Tenni, campione mondiale, ha vinto la 350 cmc. Ugo Rossi è stato tragicamente.

Mentre Tenni abbordava a grande velocità una curva, quando eccessivamente distegato la macchina, questa virava con il poggiapedi la strada e si capovolgeva. Nella proiettata contro un albero.

Il grande pilota italiano è deceduto sul colpo.

Nel corso delle prove ufficiali per il Gran Premio d'Europa sempre sul circuito di Bremgarten, in seguito ad una slittata in curva, la Maserati Alfa Romeo guidata da Achille Varzi, si capovolgeva e il campione in pilota italiano trovava la morte nel grave incidente.

Gli sportivi svizzeri hanno accolto con grande dolore le tragiche morte di questi due campioni.

La figura degli Scomparsi

TENNI

Scomparso Omobono Tenni, il grande corridore italiano che era passato nella sua lunga carriera sportiva di vittoria in vittoria, fino a raggiungere la più grande e popolare notorietà.

E' deceduto ieri a Berna durante gli allenamenti, così come fatalmente accadde lunedì scorso in occasione del Gran Premio di Europa dei trenta! la morte Jader Ruggeri.

Omobono Tenni era nato a Tirano, nella Valtellina, nel 1905 ed ormai vintre da molti anni il Presidente Ciro Fiorio lo chiamò a Milano, 22 settembre 1946: Circuito di Legnano; 6 ottobre 1946: Circuito di Lecco; 13 ottobre 1946: Circuito della Spezia, Treviso; 8 giugno 1947: Gran Premio d'Europa, Berna; 19 luglio 1947: Circuito di Cesena; 13 luglio 1947: Circuito Varese; 27 luglio 1947: Circuito di Firenze; 10 agosto 1947: Gran Premio di Berlino.

L'anno scorso sul Circuito della Passeggiata Archeologica di Roma aveva conquistato il titolo di campione italiano.

Scomparso con una delle figure più note del mondo sportivo non solo nazionale, ma internazionale, Omobono Tenni, pilota di eccezionale tempra, non verrà dimenticato. La sua lunga carriera ricca di brillantissime affermazioni, e soprattutto il suo animo generoso e impastato nella pratica dell'aspro sport, lo rendono caro ai suoi dedicato, costituiranno un esempio duraturo e mirabile.

Gli sportivi italiani e non solo italiani, si inchinano reverenti dinanzi alla Salma di Omobono Tenni, caduto per la causa sportiva.

VARZI

Quando si oppressano a portarc ancora una volta vittorioso

OMOBONO TENNI

aveva cominciato a risalire la difficile e ardua via della notorietà in nella ed una G. G. 125 cmc.; aveva, cioè, affrontato la difficile via dei corridori di motociclette. Dopo la prima guerra europea, nel campo delle piccole cilindrate, Successivamente passata alla 350 cmc. e, in seguito una Velocette, al circuito di Avellino il 2 luglio del 1931, che lo annoverò fra i migliori motociclisti del momento.

Impagnato dalla Casa Guzzi nella stagione 1933-34, passò immediatamente di vittoria in vittoria con gran gioia sua e confondibile e veramente incomparabile.

Tra le più classiche gare Omobono Tenni aveva vinto: 20 maggio 1934: Gran Premio d'Italia, Roma; 1 luglio 1934: Il Circuito di Pesaro; 8 luglio 1934: Gran Premio Sviziero, Berna; 22 agosto 1934: Circuito di Pesaro; 16 settembre: Circuito di Arona; 23 settembre: Circuito di Tremezzo; 30 settembre: Circuito Maddalena, Padova; 4 ottobre 1935: Circuito di Verona; 21 aprile 1935: Milano-Napoli; 28 luglio 1935: Circuito di Pesaro; 5 maggio 1936: Gran Premio Sviziero, Berna; 10 giugno 1936: Milano-Napoli; 27 settembre 1936: Gran Premio di Berlino; Circuito di Pesaro; 4 settembre: Circuito Maddalena, Padova; 1 luglio 1937: Gran Premio d'Europa, Berna; 25 agosto 1938: Circuito di Arona; 11 settembre 1938: Circuito di Locarno; 30 ottobre 1938: Circuito di Taranto; 25 giugno 1939: Circuito di Bologna; 24 settembre 1945: Circuito di Riccione; 5 maggio 1946: Gran Premio di Barcellona; 23 giugno 1946: Circuito di Piacenza; 29 giugno 1946: Circuito di Modena; 28 luglio 1946: Circuito di Macerata; 15 agosto 1946: Circuito di Lusino; 22 settembre 1946: Circuito di Legnano; 6 ottobre 1946: Circuito di Lecco; 13 ottobre 1946: Brescia della Leonessa, Treviso; 8 giugno 1947: Gran Premio d'Europa, Berna; 19 luglio 1947: Circuito di Cesena; 13 luglio 1947: Circuito Varese; 27 luglio 1947: Circuito di Firenze; 10 agosto 1947: Gran Premio di Berlino.

L'anno scorso sul Circuito della Passeggiata Archeologica di Roma aveva conquistato il titolo di campione italiano.

Scomparso con una delle figure più note del mondo sportivo non solo nazionale, ma internazionale, Omobono Tenni, pilota di eccezionale tempra, non verrà dimenticato. La sua lunga carriera ricca di brillantissime affermazioni, e soprattutto il suo animo generoso e impastato nella pratica dell'aspro sport, lo rendono caro ai suoi dedicato, costituiranno un esempio duraturo e mirabile.

Gli sportivi italiani e non solo italiani, si inchinano reverenti dinanzi alla Salma di Omobono Tenni, caduto per la causa sportiva.

ACHILLE VARZI

Il calori italiani e dell'Alfa Romeo in una delle maggiori competizioni automobilistiche Achille Varzi, il pellistre campione di Pavia, è stato tragicamente ucciso sulla pista di Bremgarten durante la seconda prova in automobile riservata ai

Continua in seconda pagina

IL CALCIO ITALIANO A CONGRESSO

Storica la prima giornata del radu con l'avvento logico di un sincero professionismo

Sostenuta la battaglia ma poi ha prevalso un giusto spirito che ci porta fuori di un grosso equivoco. Oggi sarà sul tappeto la questione del Napoli

Dal nostro inviato
FIRENZE, 1.

La assemblea straordinaria delle società calcistiche, adunatasi ieri mattina nel salone di Palazzo di Parte Guelfa, si è trovata subito quest'oggi, dinanzi ad un grosso problema.

Terminati i soliti discorsi di apertura (saluto del Sindaco e replica dell'ing. Barassi, il nominato l'ufficio del Presidenza (Presidente Peretti di Firenze, Vice Presidente Ferrero privez di Milano e Dal Cantes di Barcellona, Segretario Santillo della Juventus, questore Gonani ed altri) e stato affrontato il problema più attuale del calcio italiano: il professionismo, presenti 300 Delegati convenuti da tutte le parti d'Italia, rappresentanti 778 società su di un complesso di 1050.

Ha scaldato Bardelli in qualità di presidente della Commissione per lo studio del progetto professionistico, che ha illustrato il progetto di compromesso, varato dopo lunghi mesi di studio e di discussioni, rappresentanti delle società per la creazione di due categorie di giocatori (a contratto non a contratto con vincolo triennale) e di una lista di riconferma nell'intento di recuperare i movimenti dei giocatori.

Alcune riserve sono state quindi, formulate da due rappresentanti dell'organizzazione dei calciatori avv. Mazzoni e Longoni per la non partecipazione dei rappresentanti dell'Associazione stessa nella elaborazione del progetto Bardelli, ma tutte le osservazioni venivano rapidamente superate per la diera opposizione alla non dichiarazione di professionismo proposta dalla commissione Bardelli.

Chiesa di Venezia, Bellan di Milano, Calzavara di Cremona, Ghiozzi di Genova, Berioni della Lega Lombarda, Ottagono della Pro Vercelli si avvicendavano al microfono chiarendosi nettamente per il professionismo mentre l'assemblea andava man man infiamma.

Invano Bardelli e Pasquali della Spal tentavano la difesa del loro progetto: il professionismo continuava a guadagnare terreno nella convinzione del più. Barassi sfervava la necessità di non perdere del lavori della mattinata, ma l'assemblea non ne tenne più di ciò e illuminando i vantaggi derivanti per le società della Nuova regolamentazione ad alcune cautele e sopratutto la di una più ferrea tutela di collaborazione tra società e associazione giocatori, collaborazione che dovrebbe costituire per stilare un nuovo regolamento che sia una piena garanzia del calcio italiano.

Era virtualmente la rea, lo sfaldamento delle ultime resistenze delle venti - grandi che esaurivano le loro argomentazioni più che altro senti tanto di rendere valida la norma sul professionismo soltanto nella stagione 1949-50.

Con l'avv. Mauro, il cui intervento attenuava ma non ritirava la proposta, ritornava in precedenza dall'inge Barassi, si chiudeva la discussione. L'ingegner Barassi ringraziava tutte le parti che gli indugi e faceva mettere in votazione il seguente ordine del giorno:

«L'assemblea delibera che un settore professionistico sia costituito ufficialmente nella Federazione e regolamente nella Lega Nazionale».

Per i giocatori la determinazione di rendere operante la attuazione a partire dalla stagione 1948-49 mentre per le società essa verrà operante a partire dalla stagione 1949-50.

Per quanto riguarda la regolamentazione dei rapporti di una più ferrea tutela di collaborazione tra società e associazione giocatori, collaborazione che dovrebbe costituire per stilare un nuovo regolamento che sia una piena garanzia del calcio italiano.

Era virtualmente la rea, lo sfaldamento delle ultime resistenze delle venti - grandi che esaurivano le loro argomentazioni più che altro senti tanto di rendere valida la norma sul professionismo soltanto nella stagione 1949-50.

Con l'avv. Mauro, il cui intervento attenuava ma non ritirava l'intiro della proposta in precedenza dall'ingegner Barassi, si chiudeva la discussione. L'ingegner Barassi ringraziava tutte le parti che gli indugi e faceva mettere in votazione il seguente ordine del giorno:

«L'assemblea delibera che un settore professionistico sia costituito ufficialmente nella Federazione e regolamente nella Lega Nazionale».

Per i giocatori la determinazione di rendere operante la attuazione a partire dalla stagione 1948-49 mentre per le società essa verrà operante a partire dalla stagione 1949-50.

Giuseppe Melillo

Continua in seconda pagina