# l'Unità vacanze

*Nel 1949 decisero di tentare il turismo e...*

# Tutta Misano dal monte scese al mare

DALL'INVIATO

MISANO ADRIATICO, giugno

Qui a Misano sono ancora tutti dei pionieri del turismo. Una decina di anni fa non esisteva nulla, salvo il mare e la sabbia. A quattordici chilometri dal «miracolo» riminese, proprio al centro fra Riccione (distante 3 km) e Cattolica (a 4 km.), era rimasto questo tratto di spiaggia deserto. Le case erano pochissime e le attrezzature balneari pressochè inesistenti: qualche intraprendente cittadino, d'estate, impiantava sulla sabbia un certo numero di cabine; alcune abitazioni private si trasformavano in modestissime locande per le vacanze dei poveri. Chi poteva venire a Misano a trascorrervi le ferie? Mancava in molte località la luce elettrica, non c'erano le strade, non esisteva l'acqua potabile. Il parrucchiere aveva sistemato il suo salone in un capanno.

Ebbene, il comune di Misano, seppure piccolo e povero, è riuscito a trasformare in pochi anni la spiaggia deserta in un centro balneare che oggi è in grado di ospitare, nel corso della stagione, migliaia di persone (l'anno scorso vi sono stati 17 mila arrivi e 353 mila presenze, esclusi gli arrivi e le presenze dei bimbi delle colonie). Un centro, quindi, che non ha più nulla da invidiare a tutti quelli famosi che lo circondano e che è in grado di offrire riposo e tranquillità a chi li vuole e divertimenti (night club, dancing, pista di schettinaggio, minigolf, go-kart) a chi invece preferisce le vacanze movimentate ed allegre.

La «svolta» decisa nel 1949 dall'Amministrazione popolare di Misano (il PCI, detto fra parentesi, ha qualcosa come il 57,40% dei voti) comportava dei grossi rischi. «*Il nostro* — dice il sindaco compagno Nicola Sebastiani — *era un Comune ad economia completamente agricola, con poco più di cinquemila abitanti di cui una parte costretti ad emigrare ed un'altra, quasi cinquecento unità, disoccupata per quasi tutto l'anno. Il centro del paese era a sette chilometri dal mare, su una collina (Misano Monte); Misano Mare non era che una microscopica frazione. Fu la mancanza di lavoro per tutti, fu l'assoluta mancanza di altre prospettive di sviluppo e la constatazione che l'agricoltura, nonostante la fertilità della terra, non permetteva più di vivere, che ci spinsero a buttarci sul turismo*».

La gente di Misano si è *buttata* sul turismo nel vero senso della parola, compiendo scelte radicali una volta che la decisione venne adottata. Emigrò, dal Monte al Mare, in primo luogo, tutto il Comune. Il centro si trasferì, infatti, dall'interno alla marina spostandosi di sette chilometri, con gran parte degli abitanti e persino con la sede municipale. Poi, con altrettanto grande coraggio, nel nuovo paese si incominciò a costruire tutto: le case, i negozi, gli alberghi, le attrezzature di spiaggia, le strade, la rete dell'energia elettrica, l'acquedotto. Ora, anche il monumento ai Caduti è stato inaugurato davanti al rinnovato Municipio.

«*Sono finiti i tempi* — racconta il sindaco — *di quando gli abitanti di Misano Mare dovevano fare una colletta pubblica per migliorare a proprie spese il modestissimo impianto di illuminazione esistente una volta. Le insegne al neon di centinaia di negozi, di 73 fra alberghi e pensioni, dei night e dei bar e ristoranti, stanno a dimostrare che in questi ultimi dieci anni di strada se n'è percorsa parecchia*».

Prima di questo *miracolo* non mancavano le più serie perplessità sulla scelta da fare. Dovendo cominciare da zero, anzi, dovendo cominciare addirittura col trasferimento del Comune, di uomini e cose cioè, e dovendo trasformare coloni e coltivatori diretti in albergatori, bagnini e negozianti, le perplessità erano dunque legittime. Qualcuno proponeva, per uscire dalla crisi economica, di cercare di attirare qualche industria che garantisse l'occupazione di una parte almeno dei disoccupati. Ma quella, giudicando col senno di poi, sarebbe stata nel caso di Misano una operazione sbagliata. La vera industria, come i fatti stanno ora dimostrando, in questa zona è quella turistica. Nessuna fabbrica avrebbe potuto in così breve tempo permettere la trasformazione del paese, l'elevamento del tenore di vita della popolazione, l'eliminazione completa della disoccupazione e l'arresto dell'emigrazione all'estero. Senza contare le prospettive di ulteriore sviluppo che sono state aperte dal turismo.

«*Si continua a costruire o ad ampliare le costruzioni già fatte* — dice il Sindaco Sebastiani — *perchè la richiesta supera le nostre possibilità di offerta. Vi sono in Comune 170 progetti per nuove costruzioni: si può calcolare che per la stagione del 1967 Misano potrà contare su almeno una trentina di nuovi alberghi e pensioni*».

I posti letto, che son già più di quattromila compresi quelli che si trovano in 180 case private che d'estate ospitano turisti, aumenteranno così di parecchie centinaia. Ma non vi sono, per questo, timori. Misano si è inserita oramai nella catena dei centri balneari della Riviera romagnola e può già contare su una propria clientela italiana e straniera. La spiaggia è stata attrezzata alla pari di tutte le altre e dispone anche di un buon servizio di sorveglianza e di sicurezza; i prezzi di pensione, aspetto fondamentale per assicurare il successo, sono uguali a quelli popolarissimi praticati a Rimini, a Cattolica o a Riccione: si può cioè trascorrere qui le vacanze spendendo, nella bassa stagione, meno di 1.500 lire al giorno e nell'alta stagione fra le 1.500 e le 2.000 lire al giorno (chi può spendere di più, ovviamente, trova anche ciò che fa al caso suo).

Adesso, sviluppandosi sempre più le attrezzature, il problema è quello di qualificare la spiaggia. Finora a Misano si era puntato molto sulla «spiaggia del riposo», cioè sul centro balneare per le vacanze degli anziani e delle famiglie. Ma trovandosi in mezzo alla giovanile allegria delle spiagge vicine, anche i *pionieri* di Misano sono sul punto di lasciarsi contagiare. Tanto più che la galezza non deve necessariamente escludere la tranquillità. Anzi, proprio qui, dove gli alberghi e le pensioni si affacciano sul mare e, ancora, sui campi di grano e su quelli di avena, dove c'è spazio e dove si vuole mantenere un certo equilibrio fra cemento e verde, sarà possibile far coesistere il riposo col divertimento. Cioè sarà possibile conciliare le esigenze dei giovani con quelle di coloro che in vacanza vogliono invece rifarsi dei guai della vita cittadina.

**Piero Campisi**

## *Doppio saluto dalla Francia*

Sonja Frank e Sonja Washington sono venute dall'America per rappresentare all'ultimo Festival di Cannes la città di Chicago. L'occasione è stata buona per restare in Europa e trascorrere le vacanze nel Mediterraneo. Il loro doppio saluto viene, in questi giorni, dalla Costa Azzurra.

ESTATE ALL'ESTERO

## Jugoslavia

# In Dalmazia il turismo ha solo l'imbarazzo della scelta

*Da Zara comincia la scoperta della costa - Le molte combinazioni per la villeggiatura*

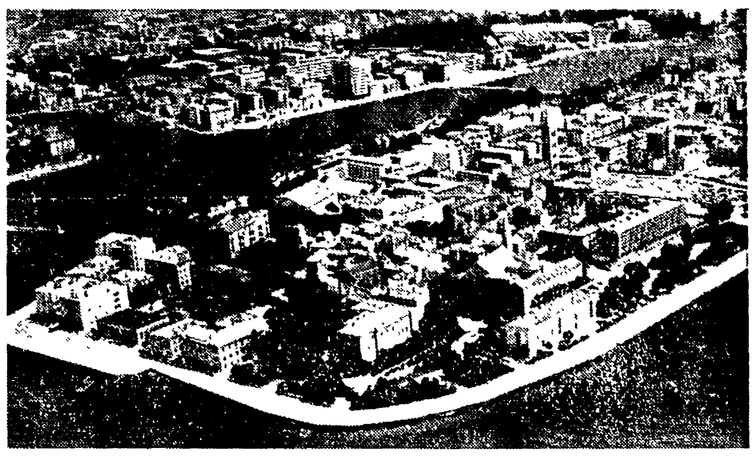
DALL'INVIATO

ZARA, giugno

Qualche ora in mare aperto e siamo a Zara. La città mostra ancora oggi, in alcune zone, i segni della guerra. Ha l'aria un po' grigia e polverosa, ma non è che una prima impressione. Ad ogni angolo si incontrano caserme. La colpa non è degli jugoslavi però perchè si tratta di caserme costruite dagli «italiani occupanti» e che, oggi, solo in parte, vengono ancora utilizzate.

A Zara, sono in molti a parlare l'italiano. Se chiedete qualcosa sulla guerra vi risponderanno che gli italiani «erano brava gente» (proprio come nel film di De Santis) e subito dopo preciseranno che questo loro giudizio vale per l'esercito, perchè per quanto riguarda i fascisti, nessuno può dimenticare ciò che essi hanno fatto, insieme ai nazisti, in alcuni paesi dalmati e dell'interno. Dalle file dell'esercito, invece, uscirono molti partigiani che combatterono, insieme agli jugoslavi, contro i nazisti. Il discorso, a questo punto — sembrerà strano — torna al turismo perchè oggi gli italiani, in Jugoslavia, sono accolti come vecchi amici.

Al centro di Zara si lavora ancora per sistemare e ricostruire la parte della città che era stata più colpita dai bombardamenti. Presto, quindi, le macerie saranno solo un brutto ricordo. Lo sforzo di ricostruzione in tutta la Jugoslavia è stato così immenso che non sempre c'è stato tempo e si sono trovati i soldi per abbellire le città. Zara (Zadar) costruita su una piatta lingua di terra, ha oggi 35 mila abitanti. Gli enti turistici locali, per la sua vicinanza con l'Italia, la considerano adattissima per i «fine settimana». Ad avere due o tre giorni di tempo è senz'altro una bella gita. E qui c'è molto da vedere: le mura e parte della città vecchia, fra i vicoletti che ricordano un po' Venezia e un po' Salerno, la chiesa di S. Donato, del IX secolo, il Duomo del XIII secolo.



Una veduta aerea di Zara.

Zara è al secondo posto, in Dalmazia, come soggiorno dei turisti stranieri. I visitatori dell'anno scorso sono stati oltre 100.000 e gli italiani si trovano al terzo posto. Gli alberghi sono 7 con 1100 posti letto; i campeggi sei con circa 4000 posti e i posti per dormire nelle case private sono oltre 10 mila.

Per chi conosce Zara non c'è molto da aggiungere, ma per chi vi arriva la prima volta sarà bene ricordare che qui si fabbrica il famoso «maraschino» e che è bene non tralasciare di fare una visita scrupolosa al mercato che funziona ogni giorno. Vi si trova di tutto: dai soliti souvenirs in legno ai cappellini caratteristici delle varie regioni, dalle bambolette fino ai tappeti.

Ho visitato alberghi e complessi turistici. Per le case private, consigliamo di scegliere quelle di prima e seconda categoria. Per gli alberghi, il migliore è senz'altro quello del «Borik» che comprende anche un bellissimo campeggio ed offre la pensione completa per 4-6 dollari. L'albergo e l'annesso campeggio fornito di ogni servizio, hanno una bellissima spiaggia privata ottima per i bagni.

I prezzi del campeggio sono di 250 lire a persona, compresa l'auto. C'è qualche difficoltà, invece, sempre per i campeggiatori, a reperire il latte, che scarseggia. Anche il rifornimento di gas per le bombole è un po' un problema. I campeggiatori devono recarsi abbastanza lontano dal camping ed attendere che la loro bombola sia riempita, nei pressi di una baracca di legno. Molto meglio, a parer mio, fare sosta poco distante dalla città e tornarvi ogni giorno per le escursioni.

Zara è, comunque, una città che incuriosisce. Dalla zona del porto partono molti battelli per le isole e autobus per tutte le località della costa. Per le gite di fine settimana, facendo base a Zara, in albergo e al campeggio, si può scendere in auto verso la costa, lungo la strada che conduce a Sebenico. Dopo pochi chilometri ecco, a destra, Biograd *na moru* (sul mare): 15 mila abitanti, tre alberghi con 670 posti letto e sei campeggi per un totale di 3 mila posti. Anche qui, il «boom» turistico ha cambiato il volto del paese. Nel 1959 i pernottamenti dei turisti stranieri erano stati appena 200 mila. Ora, sono passati a 700 mila. Nel paese è stato costruito un grande self-service.

Gli alberghi, nella stagione alta, praticano prezzi (per la pensione completa) che vanno da 3 a 6 dollari. Biograd è anche collegata direttamente con Vienna, attraverso una linea di autobus da gran turismo. Poco distante dall'abitato è stato costruito il grande complesso del Crvena Luka che ha circa 400 letti. E' un posto fornito di tutto: dal barbiere al parrucchiere per donna, dal supermercato al battello a renato riservato ai giovani che vogliono ballare. Davanti all'albergo, circondato da molto spazio verde, c'è una insenatura con spiaggia per i bambini.

A tre passi dall'albergo sono state costruite una serie di villette composte da soggiorno, terrazza, cameera con due letti, cucina fornita di frigo e delle altre comodità. Le villette sono piaciute così tanto ai turisti che le prenotazioni sono state fatte in pieno inverno. Nel comprensorio del Crvena Luka c'è anche un campeggio molto moderno, fornito di ogni servizio. Purtroppo, il campeggio è sistemato fra piante molto basse e d'estate, in luglio e agosto, nelle tende e nelle roulottes non abbastanza ombreggiate, fa un caldo d'inferno. Molto meglio piazzare la tenda un poco più in giù, a Pakostane dove c'è un campeggio sistemato fra i pini, proprio a pochi metri dal mare. I suoi servizi sono più modesti, manca la corrente elettrica, ma il posto è così bello da non far rimpiangere le comodità dell'ambiente del Crvena Luka.

Pakostane è sistemata fra il mare e il grande lago di Vransko Jezero che tutti indicano come il paradiso dei cacciatori. Vicinissimo al campeggio, c'è anche un buon ristorante presso il quale in luglio e in agosto, vengono organizzati alcuni spettacoli folkloristici. Il mare, in tutta questa zona, è particolarmente limpido. Gli uffici turistici organizzano gite giornaliere, soprattutto per cacciatori subacquei, intorno alle isole del bellissimo arcipelago del Kornati.

**Wladimiro Settimelli**

STRADE PERICOLI SICUREZZA

## I guai esplodono sulla «rete» normale

# Fuori dall'autostrada un collo di bottiglia

***Non basta dirottare il traffico sulle grandi arterie: all'uscita le auto ripiombano nel caos delle insufficienti strade ordinarie - Tempo sprecato, pericoli in aumento e difficoltà per i viaggiatori di conoscere nuove località turistiche - Alle constatazioni bisogna far seguire i fatti***

*Due sono gli effetti più caratterizzanti dell'accelerato e disorganico sviluppo autostradale, di cui abbiamo dato rapida notizia nel nostro primo articolo: la generazione di nuovo traffico che grava sui punti terminali delle autostrade e la carenza di investimenti per la rete stradale ordinaria, le cui caratteristiche di insufficienza e di insicurezza sono così cresciute.*

*Non basta dirottare sulle autostrade il traffico per decongestionarlo: all'uscita le auto tornano a gravare sulle vecchie, insufficienti strade ordinarie. E' come trasportare la posta da una regione all'altra in aereo; una lettera in due ore arriva da Milano a Roma, ma qui, i vecchi uffici non sono attrezzati a smaltirla con la stessa velocità e così i sacchi di corrispondenza si ammucchiano.*

*Quanto è lunga la nostra rete stradale? Contro i 1.700 km di autostrade in esercizio, abbiamo 38 736 km. di «statali» e 91 807 km. di «provinciali» (25 mila km. sono state promosse nella categoria superiore in seguito alla legge 126 di due anni fa: il nuovo classamento dovrebbe marciare spedito, ma mancano i fondi e migliaia di chilometri anche se «statali», non sono stati ancora «presi in consegna» dall'ANAS).*

*Sulle strade ordinarie grava oggi un traffico superiore del 50 per cento a quello del 1962. E quando si parla di traffico*

*non s'intende solo quello passeggeri, ma anche quello commerciale. Un dato: contro i 4 miliardi di tonnellate di merci trasportati per ferrovia nel 1950, le FS ne hanno trasportato appena 642 mila tonnellate nel 1964. E le merci, ovviamente, hanno continuato a giungere a destinazione, ma per strada. Per non parlare delle decine di migliaia dei «due ruote» i motoscooters, meno ingombranti ma altrettanto pericolosi per un traffico scorrevole.*

*Sulla situazione della viabilità ordinaria i giudizi sono concordi. Nel corso del recente congresso dei ferrovieri a Verona, il segretario della CGIL, Giovanni Mosca, ha affermato che «il governo ha reso il sistema dei trasporti inadatto, caotico, disponibile per speculazioni, protezionismi e privilegi, scaricando sulla comunità un onere sempre più pesante, pagato dall'inefficienza dei servizi sia su strada che su rotaia». Non meno esplicito è stato il sottosegretario ai Trasporti, sen. Lucchi, che concorda sulle critiche al capitolo IX del «Piano quinquennale», al quale Pieraccini assegna il 36 per cento dei 2 380 miliardi alle autostrade (un miliardo e mezzo per ogni chilometro a costruire), e il resto (lire 11 mila 700 a chilometro) alle strade ordinarie.*

*E poi si viene a dire: «Turismo impegno nazionale». E' un impegno per la «santa trinità» dell'auto, della gomma e del cemento, ossia della FIAT-Pirelli-Italcementi e non certo per la collettività nazionale.*

*La viabilità ordinaria è, infatti, la principale rete infrastrutturale del turismo. Solo sviluppando questa rete è possibile assicurare uno sviluppo costante, articolato del turismo, valorizzando tutti gli elementi paesistico turistici. «Il turismo non può essere concepito — come ha sostenuto a Perugia anche il direttore dell'ENIT, Bertett — solo come un semplice trasferimento da un luogo all'altro». Agli automobilisti va offerto una rete stradale sufficientemente capillare, perchè ciascuno possa spendere il proprio tempo con tutta libertà di movimento e di sosta.*

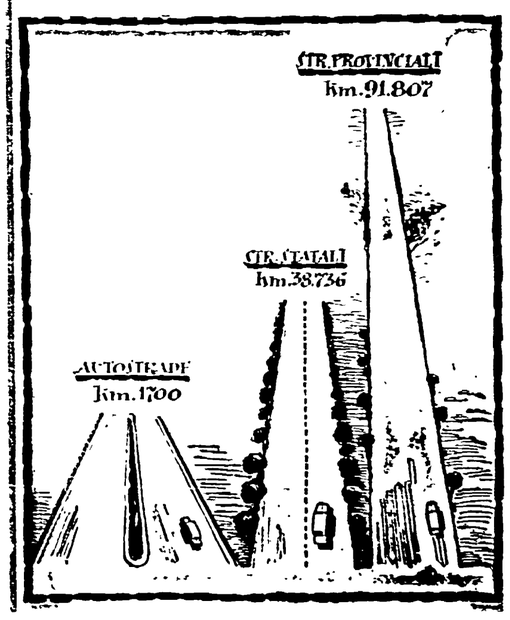
*La viabilità ordinaria aderisce a realtà regionali locali, che sono proprio il patrimonio turistico da valorizzare. Insomma, una rete ordinaria sufficiente, attrezzata, moderna distribuirebbe meglio il turismo, farebbe conoscere a stranieri e italiani zone meravigliose ancora oggi neglette.*

*Purtroppo, nessuno ente o ministero o ufficio è stato in grado di dirci quanto traffico si scarica sulla rete ordinaria ma dobbiamo alla cortesia di alcuni funzionari dell'ACI alcune acute osservazioni.*

*La rete stradale italiana (tutta intera) non è in grado di sopportare il sovraccarico estivo-turistico. Si pensi alla Riviera adriatica. La «Adriatica» non è più una «statale», ma una strada «cittadina», perchè tutta la costa è legata, perchè il turismo è localizzato, bloccato da Ancona a Milano Marittima. E' come se la popolazione di quelle province si fosse triplicata da un momento all'altro. Così Roma: vi sono più strade moderne, ampie che portano al mare ma, al rientro, il caos blocca per ore i turisti, i gitanti, i cittadini in auto, perchè mancano gli «assi di scorrimento», perchè, appunto, il traffico delle grandi strade e delle autostrade grava sui punti terminali, sulle strade statali o secondarie.*

*«Sole e mare non bastano — ha detto Corona alla conferenza nazionale sul turismo. — Ci vogliono stanziamenti». Certo per valorizzare le strade-turistiche (concetto nuovo ma che va sostenuto) per valorizzare la loro componente, chiamiamola, estetica, bisogna soprattutto pianificare lo sviluppo della rete stradale. Si incassano 800 miliardi per il turismo, ma quanti se ne spendono perchè la componente turistica sia un momento dello sviluppo economico-sociale equilibrato di tutte le nostre regioni? Gli stanziamenti mancano non solo per migliorare strade e traffico, ma soprattutto per fermare la morte sulle strade. Problema del quale ci occuperemo nel nostro prossimo articolo.*

**Silvestro Amore**




# Canazei vuole la Marmolada

*Le polemiche sulla destinazione turistica da dare al grosso complesso dolomitico*

DAL CORRISPONDENTE

CANAZEI (Trento), giugno

«Venite da noi, non subirete disillusioni»! E' lo slogan turistico di Canazei, forse un po' generico ma, difatti, come ci si può disilludere nel cuore delle Dolomiti? Canazei, se arrivate da Ortisei o da Cortina, vi accoglie subito dopo l'ultimo tornante del passo Pordoi.

Ecco la carta d'identità: Canazei, provincia di Trento, val di Fassa, 1470 metri sul mare, 50 alberghi e rifugi, 200 appartamenti privati e 9 mezzi di risalita dislocati nei dintorni. Funivia al passo Pordoi 2950 metri, funivia al rifugio Ciampedìè sul gruppo del Catinaccio m. 2000, telecabine per forcella del Sassolungo 2681 metri, telecabine per Buffaure 2020 metri, seggiovia per Belvedere di Pordoi m. 2340, seggiovie per Col Rondella nel gruppo del Sassolungo da Campitello e da passo Sella, seggiovie dal lago di Carezza per i 2000 metri delle «Tre Baite» nel gruppo del Catinaccio.

E poi ci sarebbe la seggiovia che dal passo Fedaia porta ai piedi del ghiacciaio della Marmolada; ma a chi appartiene turisticamente la Marmolada? A Canazei o ad Alleghe e Rocca Pietore? Alla provincia di Trento o a quella di Belluno? Canazei la rivendica a sè ma, per il momento, l'unica carozzabile è quella che da Rocca Pietore si inoltra per i serrai di Sottoguda. Da Canazei, la strada per la Marmolada, si interrompe a pian Trevisan: un'ora di cammino dal passo Fedaia, dove è la stazione di partenza della seggiovia del ghiacciaio.

Quella strada interrotta per il paradiso dello sci estivo è la spina nel cuore del direttore dell'Azienda di soggiorno di Canazei. Ex sindaco del paese, guida alpina e maestro di sci, darebbe l'anima per congiungere con una rotabile il suo villaggio al grande catino di ghiaccio e di neve. Ha tentato ogni strada ma, dice, «la burocrazia ci schiaccia».

Comunque, la politica turistica instaurata a Canazei è impostata tutta su collegamenti automobilistici con i mezzi di risalita richiesti offre, ai villeggianti, molteplici itinerari estivi e invernali. Le statistiche mostrano chiaramente che Canazei s'è portato sulla prima linea del fronte turistico delle Dolomiti. Dalle 33 332 presenze dell'inverno 1955 si è giunti a 139 180 presenze registrate nello scorso inverno e a 170 401 presenze giornaliere nell'estate 1965 con un 70% di ospiti stranieri. Ed ora mancano gli alloggi, ma manca pure il Piano regolatore. Allora, siamo alle solite: costruire sì, ma dove e come e quanto?

Nelle località dolomitiche poste sotto la provincia di Belluno, si afferma che la Regione autonoma del Trentino-Alto Adige favorisce il turismo asfaltando strade e sviluppando i mezzi di risalita; di qua, invece, si giura che le cose andranno assai per le lunghe perchè l'autonomia della Regione esiste solo sulla carta e le carte, come le strade, portano tutte a Roma...

**f. f.**

## Festival del film per ragazzi

Dal 6 al 10 luglio avrà luogo a Rimini la prima rassegna internazionale del film per ragazzi, patrocinata dalla locale Azienda di soggiorno in collaborazione con la direzione della Mostra cinematografica di Venezia.

Si può dire che sia questa una delle più importanti manifestazioni dell'estate riminese, una manifestazione che accanto alla partecipazione dei più piccoli, incontrerà certamente anche quella degli adulti, dei genitori. La Rassegna, infatti, prevede manifestazioni collaterali dedicate ai più moderni problemi educativi come avverrà nel corso di una tavola rotonda cui parteciperanno noti educatori e padagoghi italiani.

Verranno presentati circa una trentina di lavori di 14 Paesi, e le proiezioni seguiranno due cicli giornalieri: al pomeriggio per i ragazzi ed alla sera per gli adulti. Saranno piccole storie: da quella di Pollicino messicano all'esilissimo «romanzo d'amore» di un bambino e una bambina russi; dal tentativo di evasione da un mondo che non capisce, di un ragazzo jugoslavo, ai rapporti compromessi da una incomprensione reciproca fra un bimbo ungherese e suo padre. *(c.g.j.)*.

## Segnaletica turistica a colori

*Oltre cinquanta comuni della provincia di Varese sono stati dotati di completi impianti di segnalazione turistica, così da presentare un quadro aggiornato delle varie attrattive locali, sotto gli aspetti puramente escursionistici o d'interesse paesaggistico e d'arte.*

*L'iniziativa è venuta dall'E. P. T. e si compendia nell'installazione di grandi quadri riassuntivi degli itinerari consigliati posti in località di maggior transito, e nell'apposizione, lungo gli itinerari stessi, di oltre 1500 frecce indicatrici, comoda guida per il turista.*

*L'uso di colori diversi ha consentito di distinguere ogni singolo itinerario.*

## A Capri e Ischia «no» alla caccia

Il ministero dell'Agricoltura e Foreste ha comunicato al prof. Ghigi, presidente della Sezione italiana per la protezione degli uccelli di «aver ripristinato il divieto di caccia nell'isola di Capri ed esteso il divieto medesimo all'isola d'Ischia fino al 1° gennaio 1971, accogliendo in tal modo i voti di quelle associazioni cui sta a cuore la protezione delle risorse naturali». Il prof. Ghigi aveva dimostrato, in un esposto al ministero, la necessità di tutelare quelle isole del Mediterraneo che «hanno la funzione di trampolini, nei quali gli uccelli migratori sostano nel momento in cui stanno per attraversare il mare, tanto nel passo autunnale quanto nel ripasso primaverile».

## In Europa e a Napoli da Ravenna

*Con l'assistenza tecnica della Viaggi Generali, dell'Italturist e della Camst viaggi, la ANPI provinciale di Ravenna [illegible] a partire dal 9 luglio [illegible] serie di interessanti viaggi nell'URSS, a Parigi, in Jugoslavia e a Napoli.*

*I viaggi nell'URSS sono di due tipi: da 15 giorni e da 12 giorni. I primi 1 uno un itinerario che interessera Vienna, Varsavia, Leningrado, Mosca, Tchop, Budapest per un prezzo di 135 000 lire cui vanno aggiunte 5 000 lire di visti consolari, i secondi toccheranno invece Vienna, Varsavia, Leningrado e Mosca, per un prezzo di 95 000 lire per persona. I viaggi di 15 giorni cominciano dal 9 luglio a tre giorni di distanza l'uno dall'altro sino al 17 agosto. I secondi il 16, 23 e 27 luglio; 3, 6, 10, 13 agosto, 10 settembre.*

*La visita a Parigi, per una spesa di 45 000 lire, è programmata dal 13 al 18 agosto, mentre dal 13 al 15 agosto avrà luogo il viaggio in Jugoslavia. Durante quest'ultima gita saranno toccati e visitati: le grotte di Postumia, Lubiana, il lago di Bled. La quota di partecipazione è di 14.000 lire.*

*La gita Napoli-Ischia, che certamente ricalcherà l'itinerario del viaggio di nozze di molte coppie, avrà luogo dal 13 al 16 agosto.*

- I protagonisti delle vacanze: Carlo Ghezzo di Goro (Ferrara)
- Villeggiatura dal «taglio rude» nelle tre perle del Conero
- Estate all'estero: fra i cow-boys della Camargue