

L'Unità vacanze

Il traforo del Bianco favorisce il turismo ma...

L'ondata dal Nord sfiora Courmayeur

Ancora scarso il numero dei villeggianti d'Oltralpe - Tariffe alberghiere vantaggiose rispetto a quelle del versante francese - Una novità di quest'anno: la scuola d'alpinismo diretta da Ubaldo Rey

SERVIZIO

COURMAYEUR, luglio
 I 12 chilometri del tunnel del Monte Bianco, aperto al traffico con la Francia già dallo scorso anno, lascia snodare, specie in questi i mesi, una teoria infinita di automobili. Ma qui non si tratta di centinaia di migliaia di turisti stranieri che l'attraversano, quelli che si fermano a Courmayeur?

La grande arteria per il traffico internazionale per fortuna passa sotto il paese, e certo chi è incuriosito a scoprire com'è il panorama del Monte Bianco nel versante italiano, compie una piccola deviazione e sale nella cittadina. Una breve passeggiata per il cosiddetto corso, un aperitivo, un caffè — e se la tabella di marcia lo consente, una fugace visita al museo della montagna — dopodiché si risale in macchina e via di corsa al mare...

maestosi ghiacciai cui conta di arrivare con la propria fatica ed il proprio impegno. Una scosta estiva di sei è in funzione già da molti anni. Basta arrivare al rifugio Torino (a più di 3.000 metri) con la funivia che parte da La Palud e si può sognare per essere pronti a partecipare, compresi i principianti ai corsi organizzati per tutti.

La novità di quest'anno è però la Scuola d'alpinismo Monte Bianco, organizzata dalla guida di Courmayeur di cui Ubaldo Rey è l'animatore. È la prima volta che in Val d'Aosta, con tutte le misure di sicurezza e le precauzioni necessarie, si affronta l'ascesa ad uno sport certo fra i più pericolosi. Finora per i «patti» delle grandi vette, anche se principianti, l'unico mezzo per giungere era quello di ingaggiare una guida e compiere con la stessa l'ambiziosa ascensione oppure più imprudentemente, il rischio di una scalata da effettuarsi in compagnia di amici.

Con la scuola, almeno in parte, si evitano i pericoli, si evitano i minuti, proprio perché si tende ad evitare l'empirismo e l'improvvisazione curando, attraverso l'insegnamento pratico delle più famose guide di Courmayeur, l'addestramento nelle tecniche di roccia e di ghiaccio; aiutando al tempo

stesso, nella costante fatica dell'esercizio, il formarsi di un particolare modo di pensare e di operare in alta montagna che costituisce il bagaglio più prezioso dell'alpinista.

La scuola ha scelto come soggiorno per gli allievi il modestissimo rifugio «Franc Monzino» allo Châlet in Val Veni. Sia l'altitudine, sia l'ubicazione consentano al futuro alpinista di vivere per dieci giorni in un ambiente isolato e selvaggio nel cuore di una località fra le più suggestive delle Alpi. L'insegnamento comprende una serie di quattro lezioni teoriche e pratiche cui seguiranno esercitazioni di palestra di roccia e di ghiaccio.

In ogni corso — tempo permettendo — sono previste alcune ascensioni, che gli allievi compiranno assieme ai loro maestri, le famose guide che li avranno addestrati: Ubaldo Rey — direttore della scuola — Franco Garza, Luigi Clerici, Walter Grivel, Alessio Ollier, Renato Petigat, che saranno affiancati dai portatori: Ruggero Pellin, Roberto Bernard, Pietro Ferraris, Attilio Ollier, Cosimo Zapparelli. Il costo di un soggiorno alla scuola alpinistica del Monte Bianco, della durata di dieci giorni, costa 75.000 lire. Una vacanza certo per aspiranti specialisti.

Sesa Tatò



vita in tenda

SERVIZIO
MANDELLO LARIO (Lecco), luglio
 Sulla sponda orientale di «quel ramo del lago di Como», esattamente a Mandello Lario, c'è un campeggio moderno e industriale impone. Oltre tutto, come si è detto in un precedente articolo, ci sono le autorità ecclesiastiche che avanzano continui dubbi «morali» e allora si castigano gli orari, si castiga l'abbigliamento. E a Lecco, la sera, non si sa dove andare, o quasi. I campeggiatori del Confindustria vivono perciò necessariamente per conto proprio: stanno sulla spiaggia, si riposano, leggono e la sera si arrangiano con un juke-box o con un'orchestra di giovani che suona al ristorante. E un campeggio attrezzatissimo, dove sia costruendo anche un reparto per bambini. Ci sono illuminazione e acqua corrente. I bungalow, i quartieri per campeggio sono provvisti di servizio cucina. Efficiente il pronto soccorso. E anche un campo di centri di nevrosi. I prezzi sono di 25 lire per persona e 60 per lo stioletto nei bungalow; 25 lire per tenda propria o non propria e 20 lire per ogni notte in parcheggio. Il campeggio può ospitare circa 60 persone che diventano 300 se lo spazio disponibile viene occupato da tende proprie. Un buon numero di milanesi ha l'abitudine di scegliersi un posto per la notte (e per il giorno) e trascorrervi il fine settimana. (m.b.)

COLPO DI SOLE

Autostop

SECONDO un'indagine condotta da un noto Istituto specializzato su un «campione» di 4.882 ragazze che fanno l'autostop, l'84,16 per cento delle autostoppeste pretende la supplica mattina avendo alle spalle, accuratamente nascosta, un'altra persona amica, marito, madre, fidanzato o «boy friend» pronta a balzare allo scoperto non appena vi siete fermate.

Il rimanente 16,84 per cento è formato da ragazze non molto carine e da virtuose che resisterebbero al fascino di Jean Sorel, di Richard Burton, di James Bond e di Marcello Mastroianni.

Quindi, in caso di tentato autostop, tirate diritto, ricordando che con la mano protesa, disperata e l'impresa.



Mandello Lario (Lecco)

Campeggio moderno ma vita all'antica

I prezzi con e senza tenda per 60 persone

e le vacanze sono condizionate dagli obblighi che una città per piccola che sia, quando ha una sua attività commerciale e industriale impone. Oltre tutto, come si è detto in un precedente articolo, ci sono le autorità ecclesiastiche che avanzano continui dubbi «morali» e allora si castigano gli orari, si castiga l'abbigliamento. E a Lecco, la sera, non si sa dove andare, o quasi. I campeggiatori del Confindustria vivono perciò necessariamente per conto proprio: stanno sulla spiaggia, si riposano, leggono e la sera si arrangiano con un juke-box o con un'orchestra di giovani che suona al ristorante. E un campeggio attrezzatissimo, dove sia costruendo anche un reparto per bambini. Ci sono illuminazione e acqua corrente. I bungalow, i quartieri per campeggio sono provvisti di servizio cucina. Efficiente il pronto soccorso. E anche un campo di centri di nevrosi. I prezzi sono di 25 lire per persona e 60 per lo stioletto nei bungalow; 25 lire per tenda propria o non propria e 20 lire per ogni notte in parcheggio. Il campeggio può ospitare circa 60 persone che diventano 300 se lo spazio disponibile viene occupato da tende proprie. Un buon numero di milanesi ha l'abitudine di scegliersi un posto per la notte (e per il giorno) e trascorrervi il fine settimana. (m.b.)

Dovrebbe unire Tirreno e Adriatico La «Strada dei due Mari»

Un progetto ideato dall'Amministrazione provinciale di Grosseto - Le dichiarazioni dell'assessore Benocci - Ad una buona viabilità provinciale fa contrasto l'insufficienza della rete statale - La «E 1» collegherà Londra con Palermo, attraverso la Francia

SERVIZIO

GROSSETO, luglio
 Percorrendo questa meravigliosa terra, dal più antico tempo della Maremma ai più moderni centri di soggiorno, dalle spiagge alle suggestive pendici del Monte Amiata, ci rendiamo conto dell'impegno dei Comuni e dell'Amministrazione provinciale nella ricerca di soluzioni moderne e razionali per la rete viaria, snaltrando le pastoie e la burocrazia che paralizzano la loro finanza.

«Tutti i centri economici, storici e turistici — ci dichiara l'assessore Benocci — sono ormai collegati da comode strade asfaltate. Oltre i 100 chilometri di rete stradale di competenza della Provincia sono oggi in perfette condizioni le nuove arterie provinciali, appartenenti alla cosiddetta viabilità minore, vengono continuamente provincializzate. «Tutte le strade — continua Benocci — comprese nella legge 126, il cui programma complessivo si è aggirato su un miliardo e mezzo di spesa, sono già state appaltate entro l'anno si esauriranno gli ultimi tratti».

Ma a questo sforzo massiccio dell'Amministrazione provinciale è corrisposto, in questi anni, un pari impegno dello Stato? Gli abitanti dell'entroterra toscano, confinante con la provincia di Grosseto, che devono raggiungere Livorno, Castiglione della Pescaia o Follonica ne sanno qualcosa. Da Arezzo, da Siena, da Firenze, raggiungere i centri balneari menzionati è diventato sempre più arduo ed avventuroso, per la mancanza di rapidi collegamenti viari interprovinciali, regionali e nazionali.

Le uniche statali interprovinciali esistenti (la Senese-Aretina, la 74 e l'Anas) si presentano con «ingorghi» talvolta estenuanti che non consentono, soprattutto di questi tempi, di provvedere a «cure» e determinano dispendio di tempo, di carburante e di denaro. Ci troviamo, in sostanza, di fronte ad una rete strada provinciale estesa e snella e ad una rete stradale nazionale insufficiente, congestionata e paralizzante. La più assoluta carenza di viabilità viene mantenuta in quasi tutti i tratti stradali che dalla provincia sono passati all'ANAS.

Un albergo che ci faceva notare che in una rivista tedesca la «cartina» raffigurante la rete stradale italiana si interrompeva a Livorno e ricominciava da Roma, come se la Maremma altro non fosse che «terra bruciata».

Come ovviare dunque, a questo disagio? Ecco la domanda, sempre più pressante, che Enti del turismo, Pro Loco, Enti locali e albergatori si pongono.

Per l'Aurelia — unica via di collegamento con tutta la costa tirrenica (da Genova a Roma) — già si sono eliminati alcuni tratti pericolosi, ma ne rimangono ancora (da Follonica a Grosseto e brevi tratti interviali da Grosseto ad Orbetello). Tra le proposte avanzate dall'Amministrazione provinciale, ci spiega ancora Benocci, vi è quella della completa sistemazione (allargamento) di questa strada con l'eliminazione di tutti i passaggi a livello (altra causa per i ritardi e i perdite di tempo) ed il suo diramamento a monte della ferrovia.

Un'altra proposta dell'Amministrazione provinciale è quella della «Strada dei due Mari» che dovrebbe congiungere il Tirreno e l'Adriatico (da Grosseto a Fano nelle Marche), partendo da Follonica, suggestiva località nell'insenatura del golfo foltonichese, ed attraversando tutto l'en-

troterra (Massa Marittima, Siena, Arezzo, Perugia). Sarebbe un'occasione unica per raggiungere in poche ore la riviera adriatica (adesso ci vuole quasi un giorno... e con le strade) e rappresenterebbe una importante arteria di afflusso turistico.

È inutile dire l'interesse che questa iniziativa ha suscitato a Siena, Arezzo e Perugia che troverebbero così un potente allargamento dei loro traffici economici e commerciali verso tutta la Toscana, l'Umbria e le Marche.

Pressante ed urgente è, inoltre, un rapido collegamento con Siena (adesso servita con la statale 76 e la 223 per più di metà a stero) che, con l'apertura al traffico della superstrada Siena-Firenze prevista entro la fine dell'anno, diviene improrogabile perché consente di dimezzare il tempo attualmente impiegato per raggiungere Firenze. L'ANAS che già ha iniziato questo tracciato ha dovuto interrom-

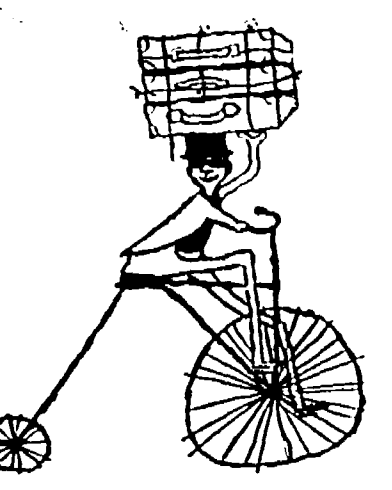
pere i propri lavori nei pressi di Civitella, perché ha incontrato terreno franoso, e adesso si trova di fronte al dilemma se continuare con il tracciato previsto o abbandonarlo per seguire la valle dell'Ombrone.

Infine, per Grosseto dovrebbe passare il tracciato della E-1, la prima grande arteria

europea per collegare Londra-Parigi-Nizza-Roma e Palermo con soluzione mista, cioè stradale ed autostradale. Mentre però è già stato realizzato il tratto Fivoralto-Sestri Levante ed è in via di realizzazione il tratto Sestri Levante-Livorno, non sappiamo come proseguire per Roma, perché manca ancora il progetto. La soluzione che, a quanto pare, verrà adottata sarà quella di un tracciato litoraneo, a valle della ferrovia, che congiungerebbe tutti i centri balneari della costa tirrenica.

Su tutte queste proposte, benché più volte avanzate dall'Amministrazione provinciale regna da parte degli organi ministeriali il più assoluto riserbo.

È certo, comunque, che anche per questa stagione turistica si dovranno sudare, per raggiungere i confini del Grosseto, le proverbiali «sette



Giovanni Finetti



Il mal di mare

Ad alcuni può accadere di rovinarsi la gioia di una gita in barca o in motoslavo o su una vera e propria nave a causa del mal di mare cui vanno soggetti. Chi sono i predisposti, e perché, e come possono sottrarsi? Tentare di riassumerlo in breve. Per quanto riguarda la predisposizione sembra che essa sia determinata (o favorita) da certi stati morbosissimi addominali noti o latenti, anche da semplici disturbi gastrici, epatici ecc., nonché da taluni squilibri nervosi, le cosiddette distonie neurovegetative che corrispondono ad uno sfasamento fra vago e simpatico.

Il meccanismo con cui il mal di mare insorge è complesso e vi intervengono vari fattori: l'odore marino o dei locali di bordo, la vibrazione dei motori, la particolare sensazione di trovarsi isolati nell'immensa mare. In persona non trascrubbile hanno le condizioni psichiche del soggetto e l'autosuggestione, tanto vero

che spesso basta durante il viaggio occuparsi di qualche attività impegnativa (gioco, lettura) per non avvertire nulla.

In considerazione di ciò, soprattutto dei fattori psichici e delle condizioni eventualmente irregolari degli organi addominali, conviene prima della partenza evitare affaticamenti fisici o psichici, mancanza di riposo, pasti eccessivi o pesanti, uso di alcoolici. All'atto di partire lo stomaco non deve essere pieno ma neppure completamente vuoto, per evitare che il mal di mare venga agevolato da un basso contenuto di zucchero nel sangue dovuto appunto al digiuno.

È perciò consigliabile che l'inizio del viaggio sia preceduto da una colazione leggerissima, che può anche sostituirsi con latte e biscotti o con un gelato o qualcosa di simile, secondo le preferenze e le tolleranze di ciascuno. È bene altresì indossare vestiti scoloriti e comodi, che non stringano l'addome e non ostacolino la respirazione. Come preventivo si può prendere un qualsiasi antistaminico in compressa, il cui uso va continuato se necessario durante il viaggio.

A bordo si dovrà avere l'accuratezza di munersi quanto più vicini al centro di gravità, perché ivi sono minori le oscillazioni della nave — le oscillazioni del mezzo di trasporto. Inoltre, per non subire l'effetto visivo di isolamento nella vastità del mare cui si è accennato, si portino delle lenzuola.

Gaetano Lisì

REFERENDUM

CITTÀ VACANZA

1967

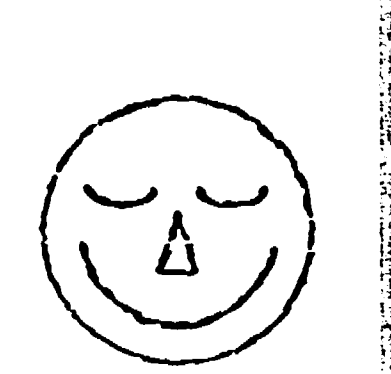
QUESTA SETTIMANA SONO IN GARA CATTOLICA E LIGNANO SABBIAORO

Da oggi riprende il nostro grande concorso d'estate che mette in gara fra di loro 8 località italiane e 4 località straniere per offrire a ogni lettore la possibilità di trascorrere una meravigliosa vacanza gratuita in alcuni famosi centri di villeggiatura.

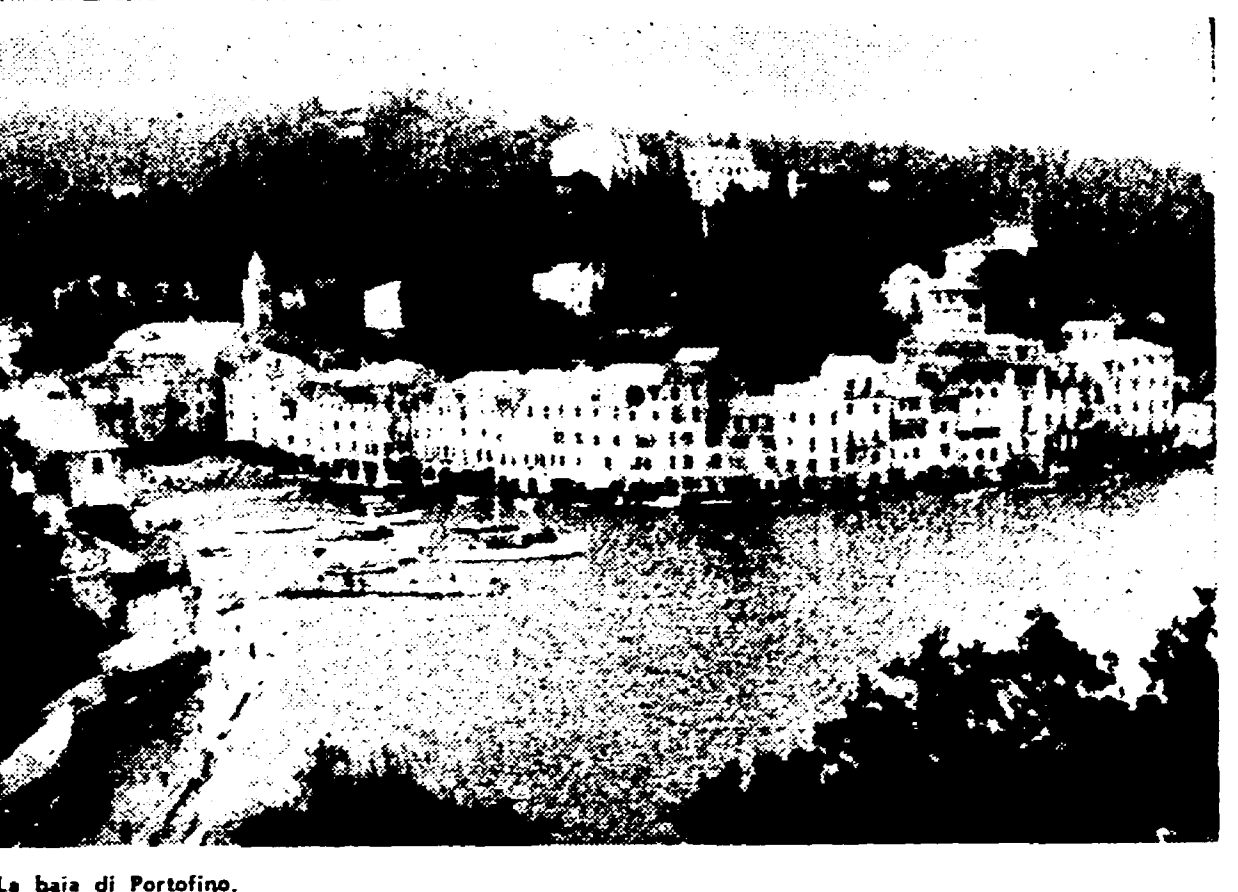
Ecco il calendario della gara:

- 13-19 luglio: Cattolica-Lignano Sabbiadoro;
- 20-26 luglio: Amalfi-Portofino;
- 27 luglio - 2 agosto: Dubrovnick-Makarska (Jugoslavia - Costa Dalmata);
- 3-9 agosto: Rimini-Viareggio;
- 10-17 agosto: Sofia-Varna (Bulgaria);
- 18-24 agosto: Palermo-Trieste.

Votate ogni giorno per la vostra settimana di vacanza premio inviando a l'Unità di Milano (via Fulvio Testi, 75) anche più tagliandi.



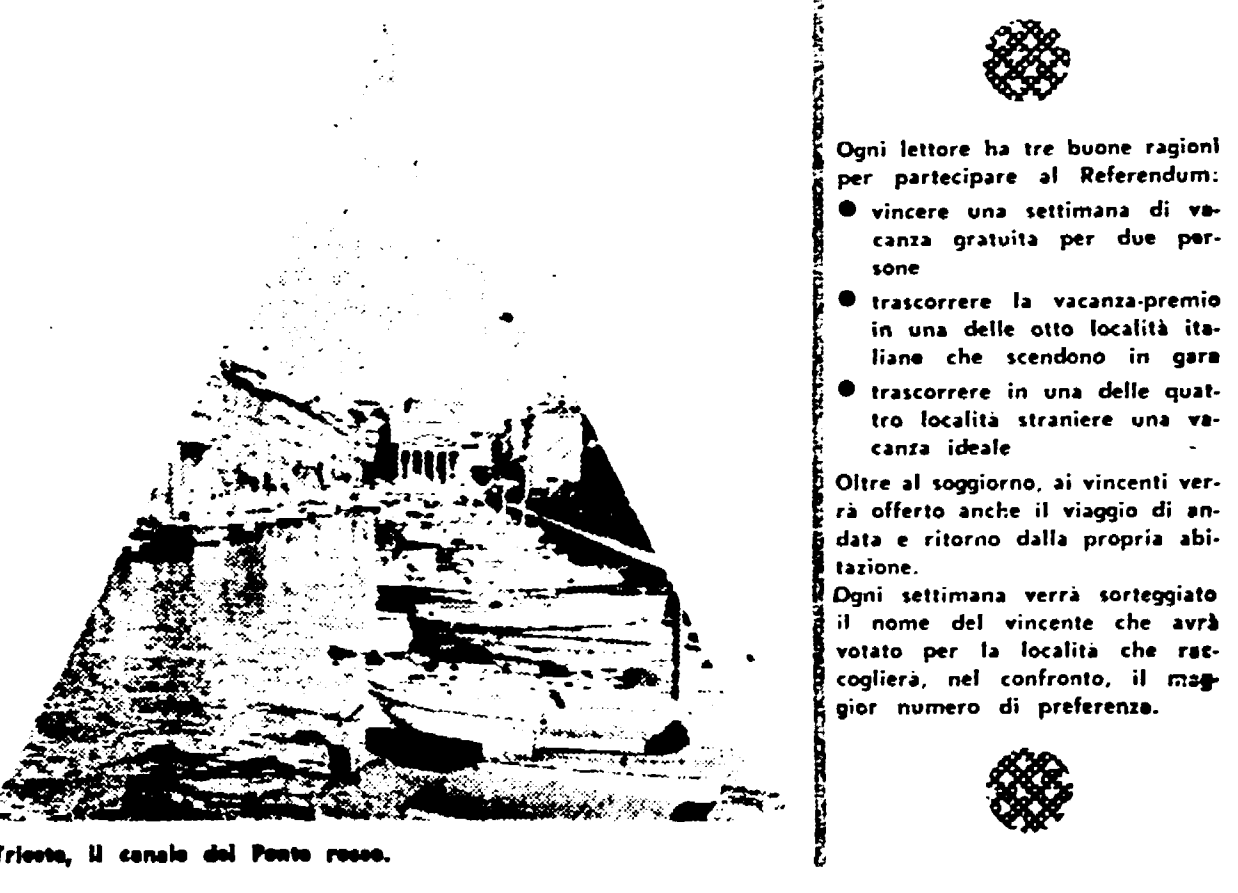
La moschea di Sofia, capitale della Bulgaria.



La baia di Portofino.



La penisola di Lignano Sabbiadoro.



Trieste, il canale del Ponte rosso.

REFERENDUM

CITTÀ VACANZA

1967

PARTECIPATE OGNI GIORNO — con uno o più tagliandi — al nostro referendum, inviando la località, tra le due in gara, da voi preferita.

OGNI SETTIMANA, dal 13 luglio al 24 agosto, l'Unità metterà a confronto due famose località di villeggiatura.

OGNI SETTIMANA, fra tutti i tagliandi che avranno indicato la località che avrete ottenuto la maggior preferenza, verrà ESTRATTO A SORTE UN TAGLIANDO CHE DARÀ IL NOME DEL VINCITORE.

L'Unità offrirà in premio al lettore il cui nominativo sarà stato sottoposto, a un suo familiare, una SETTIMANA DI VACANZA GRATUITA in un albergo o in una pensione di 10 giorni, scelti dal nostro giornale, più il viaggio di andata e ritorno in prima classe. A chi intenderà recarsi nella località prescelta con un proprio mezzo di trasporto, il rimborso spese viaggio di andata-ritorno verrà effettuato in ragione di 30 lire per chilometro.

La data della settimana di vacanza premio (estiva o invernale) verrà concordata tra il vincitore e l'Unità; comunque essa dovrà essere compresa nel periodo che va dal 1° GENNAIO AL 31 DICEMBRE 1967.

I tagliandi di ogni settimana di gara dovranno pervenire all'Unità di Milano entro i sei giorni dalla pubblicazione dell'ultimo tagliando relativo alla stessa settimana di gara.

Se il lettore non dovesse uscire uno o più giorni nel periodo di svolgimento del concorso suddetto, le date di pubblicazione dei tagliandi non verranno modificate. Se alla data del 31 dicembre 1967 uno o più concorrenti premiali non avranno usufruito del premio non verrà effettuato alcun rimborso sostitutivo ed il premio verrà considerato decaduto.

Scrivete chiaramente nome e indirizzo - Ritagliate e spedite in busta o incollate su cartolina postale a: L'UNITÀ VACANZE - VIALE FULVIO TESTI, 75 - MILANO

1ª settimana

In quale di queste due località vorreste trascorrere le vacanze del 1967?

CATTOLICA **LIGNANO SABBIAORO**

(regolare con una crocetta il quadratino di fianco alla località prescelta)

Cognome e nome _____

Indirizzo _____

Città _____

Ogni lettore ha tre buone ragioni per partecipare al Referendum:

- vincere una settimana di vacanza gratuita per due persone;
- trascorrere la vacanza-premio in una delle otto località italiane che scendono in gara;
- trascorrere in una delle quattro località straniere una vacanza ideale.

Oltre al soggiorno, ai vincitori verrà offerto anche il viaggio di andata e ritorno dalla propria abitazione.

Ogni settimana verrà sorteggiato il nome del vincitore che verrà votato per la località che raccoglierà, nel confronto, il maggior numero di preferenze.