l'Unità vacanze

COLPO DI SOLE

Il pranzo

Durante due anni, il 1964 e il 1965, un gruppo di studiosi americani guidati dal prof. O.H.W. O' Brien, docente ad Haward e presidente della Psycological Society del Massachusset, ha studiato su un «campione» di 2200 automobilisti, le reazioni di un conducente dopo il pranzo.

In un rapporto di venticinquemilasettecentoquarantadue parole, intitolato appunto «Rapporto O' Brien», il gruppo di studiosi è giunto alla conclusione che sul comportamento «post prandiale» di un conducente d'auto influisce, per una misura rapportabile ad un terzo, la quantità e la qualità dei cibi e delle bevande ingerite, e per il resto il prezzo del pranzo.

E' stato accertato che il maggior numero di incidenti verificatisi in America nel corso del secondo semestre del 1965, si è avuto nei pressi di un ristorante di Phoenix (Arizona), che pratica prezzi elevatissimi. All'apparente calma del cliente al momento di pagare il conto subentrava, non appena il cliente medesimo saliva sull'auto, un'ira selvaggia che trovava le sue più dirette manifestazioni in rabbiose pedate all'acceleratore e in paurosi sorpassi, cause prime degli incidenti lamentati.

In una pregevole introduzione all'edizione italiana del «Rapporto O' Brien», un eminente psicologo di Ascoli Piceno raccomanda agli automobilisti che vengano a trovarsi in preda all'ira «post prandiale» di distogliere la loro mente da quel bruciante pensiero, dedicandola ad altre consolatorie riflessioni, come quelle sulla vita dei pensionati italiani, e di porsi come immediato obiettivo una cena a base di pizza, cibo caratteristico, ad alto potere nutritivo e di costo modesto, tale da far diminuire, per una nota legge della statistica, il prezzo salato pagato a mezzogiorno.

e. e.

I «tram» del cielo e la sicurezza dei viaggiatori

Quando la vita è legata a un cavo

Interviste all'ing. Rolandi, realizzatore di una delle più recenti e ardite opere funiviarie - Guasti «naturali» e guasti dovuti all'incuria - La situazione in Italia

SERVIZIO

ALAGNA SESIA, luglio

E' ancora viva l'eco del luttuoso incidente avvenuto sulla «funivia dei ghiacciai» sul Monte Bianco, in Francia. Anche questa volta è stato pagato un contributo in vite umane. Il tragico bilancio avrebbe potuto essere ancor più pesante se l'impianto si fosse trovato a pieno carico, e fossero sopravvenute sfavorevoli condizioni atmosferiche, come in montagna può accadere subitamente. La domanda che l'opinione pubblica si pone di fronte a simili fatti, più che essere legittima, è ovvia: è possibile che la vita di centinaia di persone sia vincolata al capriccio di un cavo che esce dalla propria sede, o da altri fattori che, troppo facilmente, vengono archiviati sotto l'etichetta della fatalità?

Per dare una risposta a questo interrogativo, abbiamo interpellato l'ideatore e realizzatore di una delle più recenti ed ardite opere funiviarie, l'ing. Rolandi che ha effettuato l'allacciamento di Alagna Sesia con la Punta Indren sul Monte Rosa, a quota 3260, con la stazione di arrivo a un'ora di agevole cammino dalla Capanna Gnifetti.

Riassumiamo, quindi, quanto questo esperto ci ha dichiarato.

«Gli impianti di trasporto a mezzo funi, possono essere suddivisi in due grandi famiglie: quelli cosiddetti a "va e vieni" e quelli a movimento unidirezionale. I primi, comportano due sole capaci cabine chiuse, che fanno la spola tra le stazioni di partenza e di arrivo e che hanno a bordo un agente, in permanente comunicazione fonica colle stazioni ed in grado anche di provocare manovre di sicurezza.

«Negli altri impianti, invece, che sono ad anello circolante unidirezionale, il cavo trasporta molte navicelle, non presidiate da agenti ed il cui funzionamento è controllabile solo dalle stazioni.

«Le moderne funivie "va e vieni", hanno come prerogative la velocità e l'azionamento automatico di tutto l'impianto per il tramite di un apposito programmatore. La corretta esecuzione delle manovre è controllata automaticamente istante per istante, in tutte le sue fasi e particolarmente in quelle di ingresso nelle stazioni, da un apposito organo.

«L'azionamento automatico non esclude però la presenza in cabina di un esperto operatore, che possa subito intervenire in occasione dei sempre possibili guasti "naturali": quale ad esempio la fusione di una comune valvola elettrica.

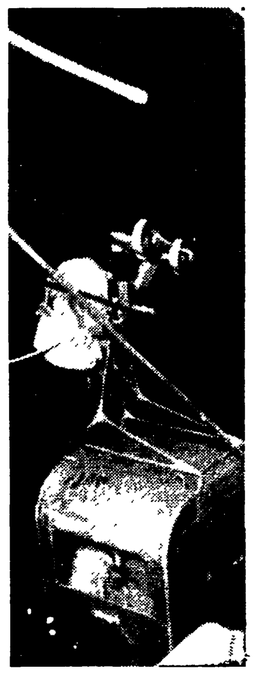
«Un altro elemento importante da considerare ai fini della sicurezza è quello del recupero, o salvataggio che dir si voglia, dei viaggiatori restati bloccati in linea, per causa di qualche disfunzione o incidente, tale da non consentire il sollecito rientro in stazione delle cabine. Dovunque il terreno sottostante sia malagevole o rilevante sia la distanza dal suolo, quindi negli impianti di alta montagna, tale recupero avviene mediante apposite vetture di soccorso, capaci di più persone, che fanno la spola colle cabine bloccate in linea. Esse si muovono a buona velocità sulla fune portante libera, e tutte le manovre sono facilitate dalla presenza dell'agente sulla vettura ferma.

«Per le funivie ad anello circolante in direzione unica, il discorso cambia: ci sono le stazioni di arrivo e di partenza, ma le navicelle sono molte ed i passeggeri, quando hanno preso posto, sono praticamente lasciati in balia di se stessi, senza la presenza di un agente; inoltre, lo stesso controllo che è possibile esercitare su una sola cabina, non è possibile effettuarlo su un gran numero di navicelle. Il recupero dei viaggiatori bloccati in linea è in questi impianti assai più laborioso, complesso, e lungamente e non è allenato, richiede l'afflusso di squadre go.

«In Italia esistono molte funivie a movimento unidirezionale con cabinette multiple, ma precise direttive tecniche non consentono l'installazione di detti impianti, se non laddove il rapido salvataggio dei viaggiatori è assicurato in ogni condizione di tempo. Questa condizione è ben difficilmente soddisfatta dagli impianti ad altissima quota e colle vetture a gran altezza sul suolo. E, di fatto, in Italia nessun impianto è stato costruito paragonabile a quello in discorso. Intendiamoci, la funivia dei ghiacciai sul Monte Bianco è una realizzazione ammirevole per ardimento di concezione e capacità di realizzazione, nonchè per genialità di soluzioni tecniche (quale il cosiddetto "pilone aereo", appeso a funi ancorate a picchi rocciosi), ed è veramente doloroso che essa sia andata soggetta ad incidenti come quello in discorso. In merito alle cause è però del tutto arrischiato di avanzare ipotesi senza quella completa cognizione di causa che soltanto gli inquirenti potranno formarsi. Piuttosto, mi è gradita l'occasione, una volta tanto, per dire bene della nostra burocrazia: le nostre norme tecniche e disposizioni di legge sono chiare e perentorie, e i controlli severi ed appropriati, ed a buona ragione pongono l'Italia in primissimo piano quanto a "sicurezza" e "tranquillità" sui trasporti funiviari.

«Con questo, non è esclusa la possibilità di qualche inconveniente, perchè bisogna sempre fare i conti con fattori imponderabili e imprevedibili. Ma si deve riconoscere che la nostra legislazione in materia lascia poco spazio alla fatalità».

Adriano Pizzocaro



Per la terza settimana del nostro referendum scende in gara la Jugoslavia

Dubrovnik o Makarska?

Le due stupende e famose cittadine della costa dalmata messe a confronto dall'Unità-vacanze - Quale delle due otterrà il maggior numero di preferenze? - Un soggiorno gratuito di una settimana al vincente

DALL'INVIATO

DALMAZIA, luglio

La riviera di Makarska e Dubrovnik sono le due prime località turistiche straniere poste a confronto dall'*Unità-Vacanze*.

La riviera di Makarska (Makarska, che è il capoluogo di Comune, Brela, Baska Voda, Tucepi, Podgora ed altre piccole località) ha un'estensione di 35 km. con 25 km. di spiagge «tagliate» l'una dall'altra da piccoli e boscosi promontori rocciosi; tutta la zona costiera è ovunque avvolta da pinete ed altre piante mediterranee: sotto l'ombrello verde sorgono alberghi, pensioni, campeggi; a poca distanza dalla costa due isole: quella di Brac e quella di Hvar; la riviera è il piede del Biokovo, una suggestiva muraglia che muta colore in ogni ora del giorno: abbiamo qui un'eccezionale simbiosi fra il mare ed una montagna alta ben 1700 metri. Qua e là biancheggiano fra il verde dei boschi ed il rosso della roccia i pittoreschi paesini dei pescatori.

La cittadina di Dubrovnik è praticamente un unico complesso monumentale ed artistico di grande valore. Circondato da antiche mura ed accessibile attraverso un ponte levatoio e la porta di Pile il vecchio centro urbano è tutto aperto nelle sue case, nelle sue vie, nelle sue cattedrali, fortezze e musei, all'interesse ed all'ammirazione di migliaia e migliaia di turisti che qui soggiornano o sostano per visite di alcune ore. Angoli di Dubrovnik ricordano *pezzi* pregiati di Venezia, Roma, Firenze ed anche di Napoli nelle strette viuzze a gradinate di quello che era il ghetto degli ebrei. Il circostante paesaggio ha scorci pressochè identici a quelli della nostra isola di Capri ed altri a quelli dell'isola d'Ischia.

Nella riviera di Makarska affermano: «I nostri turisti non hanno bisogno di ombrelloni per ripararsi dal sole» oppure: «Da noi si sta con i piedi nell'acqua e con la testa sotto l'ombra dei pini». Ed è vero. A Dubrovnik ti sottolineano: «E' il nostro centro la *Atene slava;* Bernard Shaw lo ha definito la *perla dell'Adriatico*». E ciò è altrettanto vero.

A Makarska hanno puntato tutto sulle incantevoli bellezze della natura che qui ha sfoderato la mano dell'artista. A Dubrovnik sono partiti dalla valorizzazione del loro grande tesoro d'arte e di cultura, retaggio superbo della civiltà umana.

Ambedue le località hanno obiettivi assai elevati. Ci ha detto Boro Lalic, primo dirigente turistico della riviera di Makarska: «Dovranno passare ancora molti anni ma noi raggiungeremo le 150 mila presenze di turisti al giorno». Ed Henrieta Reda, responsabile dell'attività turistica di Dubrovnik: «Da noi fioriscono le rose anche d'inverno. Il soggiorno è piacevolissimo in ogni mese. Per questo vogliamo che la *stagione* turistica di Dubrovnik abbracci tutti i 12 mesi dell'anno. In alberghi di prima categoria da novembre a marzo applichiamo tariffe di 2.500 lire al giorno. I nostri ospiti ad un'ora di distanza da qui potranno andare a sciare o a cacciare nelle ricchissime riserve del Montenegro e della Erzegovina».

Che cosa ci ha più colpito nelle due località?

Nella riviera di Makarska i superlativi «doni» della natura sono goduti da tutti. In altri Paesi questa potrebbe essere la riviera dei «miliardari». Qui, invece, oltre agli alberghi di prima categoria che sono alla pari con quelli dei grandi centri mondani internazionali, vi sono moderne palazzine che ospitano operai delle fabbriche di Belgrado, Zagabria, Sarajevo ed altre città industriali. Nell'albergo ove abbiamo alloggiato eravamo letteralmente circondati da attrezzatissimi campeggi per studenti di Belgrado: comitive di questi giovani la sera sciamano per i vialetti aperti nel bosco di conifere, invadono il dancing dell'albergo, improvvisano nelle radure spettacoli musicali.

Ci sono poi grandi impianti sanitari per bambini bisognosi di aria buona e di sole.

In una delle pareti rocciose all'ingresso del porto naturale di Makarska v'è una caverna sino a metà parete invasa dall'acqua: l'avevano scavata i tedeschi facendovi una base segreta di *U boot*. Ora ci è stato ricavato ingegnosamente un night: una cosa così originale in altre parti sarebbe un *ritrovo* notturno per danarosi. Anche qui vengono inglesi ed americani con la loro valuta pregiata. Ma vi abbiamo visto pure studentesse in compagnia di semplici marinai della flotta militare della Repubblica Socialista jugoslava, flotta che proprio qui, nella riviera di Makarska, nacque ed ebbe il suo battesimo di fuoco il 20 settembre 1942.

A Dubrovnik ciò che più impressiona — soprattutto al visitatore italiano dato come vanno queste cose nel nostro Paese — è la cura con cui viene conservato e rispettato il centro storico. Ci ha detto un nostro gentile accompagnatore, Gino Sukno: «Da noi i sovrintendenti ai monumenti vincono il 99 e delle loro battaglie».

Per Dubrovnik un altro elemento di grande prestigio è il suo *Summer Festival*. Quest'anno è giunto alla 27a edizione. Iniziato il 10 di luglio si concluderà il 24 di agosto. Non c'è una serata morta. Si esibiscono complessi e gruppi artistici provenienti oltre che da Zagabria e Belgrado, dagli USA, dall'Inghilterra, dall'URSS, dall'Italia, dall'Austria, ecc. Gli spettacoli (lirica, prosa, balletti, opere sinfoniche) hanno a loro disposizione 26 teatri all'aperto, che sono poi gli angoli, i larghi, le piazze di Dubrovnik. Ogni sera le platee sono gremite di un pubblico internazionale.

Walter Montanari

Nelle foto: a sinistra Dubrovnik. A destra Makarska.

Johnny al nostro festival

Ricchissimi premi sono in palio alla pesca gigante organizzata per il Primo Festival nazionale dell'Unità vacanze, che si terrà nella cittadina romagnola dal 31 luglio al 7 agosto. Tra i premi, una 500 Fiat. Il Festival, che si terrà allo Stadio comunale, prevede anche otto serate danzanti «beats» con «I tiger». Il 2 di agosto «Serata della canzone» con Johnny Dorelli (nella foto).

IL MEDICO VI DICE

Vita al campeggio

Le misure prudenziali dovranno essere rivolte anzitutto alle bevande ed ai cibi. Per le prime ha importanza esclusivamente l'acqua la quale, presa da sorgenti, da pozzi, da fiumi, potrebbe essere non potabile. Quando non si sia assolutamente certi della sua origine e purezza sarà bene servirsene solo dopo averla trattata con i comuni disinfettanti che si trovano in commercio e che si avrà avuto cura di portare con sè.

Meglio ancora, sarà saggio usare acqua minerale, come del resto si fa oggi quasi dappertutto. Certo il rischio può sempre ripresentarsi quando, per un contrattempo qualsiasi, per un inceppo organizzativo o per altro, non sia possibile rifornirsi di una scorta sufficiente. In previsione di ciò e bene eccedere in cautela al momento della partenza, sottoponendosi a vaccinazione antitifo-paratifica, che è pratica attualmente semplicissima perchè si fa per via orale con delle comuni compresse, come è infatti uso sistematico per tutti i bambini che vengono avviati alle colonie estive.

In tema di bevande va pure ricordato che non si dovrà mai usare latte crudo, del quale è assai facile l'inquinamento, costituendo esso un ottimo terreno di cultura per i germi. Per i cibi due norme sono da tenere a mente. La prima riguarda gli alimenti conservati, a proposito dei quali vi è da dire che quando vi si debba far ricorso bisogna, una volta aperta la scatola o il barattolo, non lasciarne mai per il giorno successivo o il cibo si consuma per intero o il rimanente si butta via.

Altrimenti accade che, essendo venuta meno la conservazione a chiusura ermetica, dopo poche ore si guasterebbe, con la conseguenza di provocare in chi lo usasse serie complicazioni gastrointestinali o vere e proprie intossicazioni. L'altra norma è quella di non consumare frutta o ortaggi raccolti direttamente senza che siano liberi da residui antiparassitari; la sola sbucciatura, oltre all'abbondante lavaggio, non sempre bastano per mettere al sicuro.

In simili casi occorre assicurarsi presso il coltivatore se dall'epoca della disinfestazione e trascorso il tempo necessario per rendere innocui gli ortofrutticoli. E tuttavia, anche quando di ciò si sia certi, non mancare mai — malgrado tutte le assicurazioni — di lavar bene e ripetutamente o di sbucciare la roba, aggiungendovi magari un'ultima cautela prima di mangiarla, quella di tenerla in acqua per un po' di tempo e poi buttar via quest'ultima.

Gaetano Lisi

ISCHIA: il turismo ha cambiato l'economia isolana

Han lasciato le vigne per il «microtaxi»

SERVIZIO

ISCHIA (Napoli), luglio

Ormai sono rimasti in pochi quelli che possono godere il privilegio di assaporare il celebrato vino di Ischia. Intendiamo quello autentico, limpido, ambrato, profumatissimo come lo stiamo bevendo noi, seduti al fresco sulla veranda dietro la casa di don Aniello, uno dei pochi piccoli proprietari di Ischia rimasti, chissà per quanto ancora, a coltivare la loro vigna e a produrre il loro vino.

«Nell'interno le campagne sono quasi tutte abbandonate — ci dice don Aniello —. La vite richiede un lungo e paziente lavoro che vuol dire fatica. Ma il turismo ha messo in tutti la voglia di guadagnare molto, presto e senza troppa fatica, e così fanno dell'altro».

E' un fatto accertato. Numerosi vignaioli sono divenuti oggi conducenti di «microtaxi», una specie di motocarrozzette per il trasporto delle persone. E ce n'è un numero incredibile. Lavorano durante la stagione turistica che qui dura da maggio a ottobre e in capo a qualche anno cominciano a costruire case da affittare, sempre ai turisti.

La vite e il vino, orgoglio, una volta, e principale fonte di guadagno per gli ischitani hanno ceduto all'industria turistica e all'edilizia.

Il vino d'Ischia, inutile dirlo, esiste ancora. Ve lo sentirete consigliare in qualunque ristorante andiate: ad Acireale o a Bordighera. Ma attenzione quasi sicuramente è falso. Come lo è, il più delle volte, anche nella stessa Ischia. Certi industriali del vino non poterano, infatti, consentire che si esaurisse una fonte di guadagno legata ad un prodotto tanto autorevolmente quotato sul mercato e, anche se i vigneti di Ischia, le cui glorie sembra fossero già celebrate nei poemi omerici, ora impoveriscono. Così, con un po' di iniziativa, si fa sopravvivere il «vino d'Ischia». Ecco come avviene.

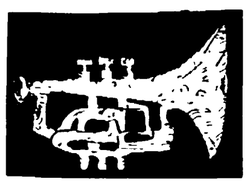
Di notte, nei porti dell'isola attraccano motocisterne cariche di mosti acquistati qua e la sul continente, e in brevi le pompe trasferiscono il carico nei depositi. Questo basta per fargli acquistare la cittadinanza ischitana per cui viene messo in bottiglie con tanto di etichetta che ne garantisce la provenienza.

Intanto, gli ex vignaioli, ora divenuti poliglotti, sciamano per l'isola trasportando turisti con i loro «microtaxi». «Bitte, bitte, aus Casamicciola, ottocento lire». Ed avviene che sulla questione dei trasporti si scontrano vivacemente opposte ed agguerrite fazioni. Vediamo il perchè.

I «microtaxi» cresciuti discretamente di numero, ai quali si aggiungono le automobili dei turisti, sottraggono utenti agli autobus di linea. La società che li gestisce si lamenta per la concorrenza, e intanto diminuisce le corse ed aumenta il prezzo dei biglietti. L'ultima corsa da Porto d'Ischia è alle 22,30, in coincidenza col raporetto delle 21,10 da Napoli. Dopo quell'ora se siete ancora in giro e non avete la macchina, vi rimane solo la motocarrozzetta a tariffa notturna. Se poi vi capita, durante la giornata di aspettare l'autobus, arriverà immancabilmente il piccolo mezzo efficientissimo, ed il conducente vi offrirà con garbo i suoi servizi: «Per ora l'autobus non arriva, se vuole la porto io. In cinque minuti arriviamo». La sottile seduzione di quel «in cinque minuti arriviamo», a voi che aspettate già da un quarto d'ora, è di una efficacia diabolica e il più delle volte vi fa decidere.

Nessuno creda però che i microtaxi abbiano avuto partita vinta. Il crescente numero di automobili che sbarcano nell'isola mandano in bestia questi trasportatori nuovi di zecca che sarebbero felici se fosse proibito ai villeggianti, com'era stato proposto, di portarsi dietro l'auto, e insorgono contro l'amministrazione comunale e l'Ente per la valorizzazione di Ischia che sostengono e incoraggiano l'uso dell'automobile.

«La massa motorizzata — dicono questi ultimi — è quella che si muove e spende». Il villeggiante senza vettura e il turista tedesco o inglese, che arriva col viaggio organizzato in gruppo, 15 giorni in pensione tutto compreso, sembra che mal sopportino questa situazione. Ma qui non si sfugge alla netta classificazione tra gente che può spendere e quella che invece lo può di meno.



Al già esperto «microtassista» basta una sola occhiata per stabilire a quale delle due specie appartiene il turista che sbarca fresco e felice nell'isola. E' la stessa consumata arte dei giovanotti d'albergo che stazionano sull'imbarcadero, all'arrivo delle navi, coi berretti a corta visiera, sui quali c'è scritto a lettere dorate: «Hotel Excelsior», «Jolli Hotel», «Regina Palace». Incredibile l'aria di superiore distacco con cui osservano la massa multicolore dei villeggianti che mette piede a terra carica di pacchi e di valigie. «Questa è gente che non spende. Una volta affittata la casa si portano anche i maccheroni». Le loro attenzioni sono tutte rivolte all'industriale facoltoso che essi riconoscono a fiuto. C'è però anche chi offre l'albergo o la pensione a modico prezzo o la combinazione camera-con-uso-di-cucina, vicino al mare. Un fitto conveniente ed anche trattabile. A Ischia la ricettività cresce ormai di anno in anno e l'aumento di posti-letto ha aiutato qui il maggiore incremento fra tutte le località della provincia. Il numero delle presenze ha toccato il milione qualche anno fa; 1 228 605 nel 1963; l'ascesa è continuata nel '64 e nel '65. Per quest'anno molti prevedono si giunga al milione e mezzo.

E, sia chi spende molto e chi poco, sceglie Ischia. Da parte sua, Ischia, isola magnanima, accoglie tutti nel suo abbraccio.

Franco de Arcangelis

I «microtaxi» in Piazza Marina di Casamicciola Terme.

REFERENDUM

CITTÀ VACANZA

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

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

OGNI SETTIMANA, fra tutti i tagliandi che avranno indicato la località che avrà ottenuto le maggiori preferenze, verrà ESTRATTO A SORTE UN TAGLIANDO che darà il nome del vincente.

L'Unità offrirà in premio al lettore il cui nominativo sarà stato sorteggiato, e a un suo familiare, UNA SETTIMANA DI VACANZA GRATUITA in un albergo o in una pensione di II Categoria, 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 e 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 dall'1 GENNAIO AL 31 DICEMBRE 1967.

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

Se per cause imprevedibili il quotidiano l'Unità non dovesse uscire uno o più giorni nel periodo di svolgimento del concorso suddetto, le date di pubblicazione dei tagliandi non subiranno modifiche. Se alla data del 31-12-1967 uno o più concorrenti premiati non avranno usufruito del soggiorno gratuito per cause imprevedibili o intenderanno rinunciare al premio, non verrà effettuato alcun rimborso sostitutivo ed il premio verrà considerato decaduto.

I TAGLIANDI DI QUESTA SETTIMANA DEVONO PERVENIRE ALLA REDAZIONE ENTRO L'8 AGOSTO (DATA DEL TIMBRO POSTALE). I LETTORI POSSONO ANCHE SPEDIRE IN UNA SOLA VOLTA I TAGLIANDI DELLA SETTIMANA DI GARA.

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

3ª settimana

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

DUBROVNIK ☐ MAKARSKA ☐

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

Cognome e nome .....

Indirizzo .....

Città .....