Un nuovo modo di concepire le vacanze: la roulotte

Addobbata con gusto, ariosa e spaziosa, la nuova ARCA 900 « familiare » è la roulotte che incontra maggiormente il gusto dell'italiano medio. Contiene 3 + 2 posti letto e pesa 450 kg. e può essere trainata con tranquillità da una « 850 ». E il prezzo non è inaccessibile: poco meno di 900 mila lire.

Niente visti sui passaporti: braccia aperte ai visitatori di tutto il mondo

Sempre più abituali le ferie degli italiani in Jugoslavia

Sparisce ormai dappertutto il neo dei servizi - In 31 chilometri, 13 distributori di benzina - Parenzo, capitale dello sviluppo balneare - Sorgono nuovi alberghi e pensioni - Prezzi convenienti, generi alimentari a basso costo - Magnifiche spiagge ma anche attraenti valli e montagne

DAL CORRISPONDENTE

ROVIGNO, giugno

Le novità della stagione turistica, in Jugoslavia, vi vengono incontro fin dal valico di frontiera: belle studentesse vi sorridono, nel loro costumino da hostess ingentilito da elementi di folklore, vi danno il benvenuto, i primi suggerimenti, vi offrono oggetti ricordo o di immediata utilità. Questa simpatica cerimonia dell'accoglienza si conclude quando la sorridente ospite applica sul parabrezza della vostra auto il distintivo dell'Anno turistico internazionale « passaporto per la pace ».

Per l'Anno turistico internazionale la Jugoslavia — che ha ospitato la manifestazione di apertura e ospiterà quella di chiusura — ha abolito i visti di ingresso sui passaporti, da qualsiasi Paese; e questa misura manterrà, ad anno concluso, con tutti i Paesi che ne accetteranno la reciprocità. Così sarà anche di altre iniziative e specialmente delle nuove manifestazioni artistiche e culturali — parecchie di carattere internazionale — le quali andranno ad aggiungersi a quelle ormai affermate di Dubrovnik, Pola, Spalato, Zagabria e alle altre che hanno fin qui arricchito l'interesse del soggiorno turistico in tutte le parti della Jugoslavia

Per i turisti italiani, e per gli automobilisti specialmente, il soggiorno, o il viaggio, in Jugoslavia sta prendendo ormai il carattere di una consuetudine. Dai territori prossimi al confine orientale come dai più lontani, gli italiani giunano in Jugoslavia sempre più numerosi e sempre con maggiore frequenza (400 000 presenze l'anno scorso). Una gran varietà di luoghi piacevoli e spesso bellissimi, il viaggio facile e non lungo, i prezzi notevolmente convenienti, la possibilità di farsi intendere quasi dappertutto nella propria lingua e la particolare simpatia che circonda qui i nostri concittadini, ci sembrano elementi sufficienti a spiegare il fenomeno.

Qualche anno fa c'era il neo dei servizi, sui quali bisognava proprio chiudere un occhio. Oggi servizi e attrezzature sono già quasi dappertutto all'altezza delle esigenze. In Istria, lungo un percorso di 31 chilometri, abbiamo contato nei giorni scorsi, 13 distributori di benzina. Ma l'Istria, bisogna ammetterlo, è una « punta », una delle zone dove il nuovo sviluppo turistico si è inserito su una solida tradizione ed ha ricevuto il maggiore impulso.

Non si trova centro, lungo tutta la costa, da Capodistria, Pirano, Portorose, fino al golfo del Quarnaro, che, anche soltanto rispetto all'estate scorsa, non presenti nuovi alberghi, camping, atrezzature balneari e ricreative.

Portorose, per esempio, che già con il suo casinò, la moderna rete alberghiera, l'attrezzato autocamping (c'è anche il ristorante) sotto al verde del giardino-museo di« Forma viva » (scultura in pietra contemporanea) e le spiagge al centro della città, costituisce da anni la più immediata tappa turistica dell'Istria, soprattutto per gli italiani, ha aggiunto edifici e impianti nuovi al modernissimo complesso « Lucia » (grande albergo, villaggio, ristorante, taverna) e strappato alle saline nuovi lembi di riva e di mare per accrescere il numero e l'ampiezza delle spiagge.

Ma la capitale di questo dinamismo, il centro che — almeno per quest'anno — potrebbe essere l'emblema dello sviluppo turististico dell'Istria, è Parenzo, un'ora di macchina più avanti verso Pola.

A Parenzo la capacità ricettiva è cresciuta di 3500 posti (una cifra pari a quella della popolazione). Ai villaggi turistici della Laguna verde e della Laguna azzurra se ne sono aggiunti altri come il Turist che offre dall'appartamentino minimo per due persone (2800 lire al giorno a testa, compresi i pasti al ristorante) alla villetta per famiglia anche di sei, sette componenti. L'affitto di 9400 lire al giorno, finisce per essere pari o di poco superiore a quello che le stesse persone spenderebbero altrove per altrettanti letti.

Il resto della convenienza è dato dal costo dei generi alimentari in Jugoslavia.

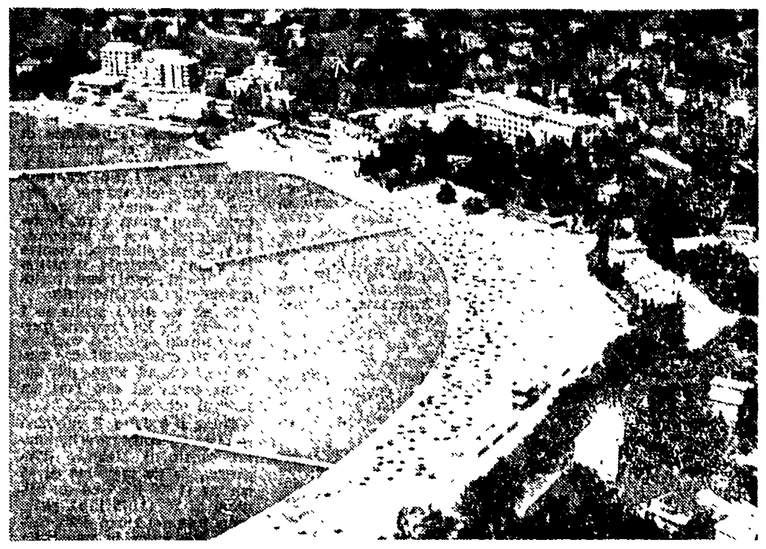
Accanto a questo villaggio, un nuovo albergo, il Luna, vi offre la pensione completa per 3125 lire al giorno (stanza a due letti con bagno). Ma la perla di questi nuovi alberghi è il Parentium: elegante, raffinato anzi, ricco di attrezzature, inondato dappertutto di luce, di verde, di mare. Se lo visitate, fate fatica a credere che la pensione costi soltanto 4375 lire al giorno.

L'esempio di Parenzo vale per tutte le località, salvo il differente orientamento dello sviluppo. A Rovigno si insiste di più sugli alberghi (850 nuovi posti) che sui villaggi balneari e si conta anche molto sull'aumento del numero delle trattorie private. Alla fine di maggio Rovigno registrava già l'affluenza della stagione alta, con un aumento delle presenze, rispetto all'anno scorso del 147 per cento.

Rovigno, autentico nucleo cittadino, con industrie, servizi, edifici di interesse storico e artistico, offre un soggiorno ideale soprattutto per nuclei familiari. Tra Rovigno e Parenzo, la gita alla bellissima Orsera (Vrsar) o al canale di Leme (con occhiata al «villaggio richingo» e scorpacciata di ostriche) può essere alternata alle puntate negli antichi e pittoreschi centri interni della penisola.

Da Pola, la capitale dell'Istria, che sempre più si sta arricchendo di attrattive propriamente balneari, accanto a quelle, ben note, di interesse più genericamente «turistico», Rovigno dista meno di mezz'ora. Qui comincia l'Istria rolta verso il golfo del Quarnero, gli arcipelaghi delle isole dalmate e le risorse turistiche di un immediato entroterra montano

Ferdinando Mautino



PORTOROSE — In piena città, le spiagge, ogni anno più ampie e accoglienti. Si strappano continuamente al mare distese preziose di sabbie.

Andrete dove e quando vorrete con la casetta attaccata dietro

Certo, costa molto più di una tenda, ma che differenza! - Caravan per tutti i gusti e per tutte le tasche (si fa per dire) - Il rapporto motrice-rimorchio è importante per la sicurezza

Viaggiare da una città all'altra, da un paese all'altro, fermarsi lungo i bordi delle strade all'ora di pranzo e per la sosta della notte; partire per una vacanza in estate, autunno o anche inverno; muoversi con grande comodità per un fine settimana di due o tre giorni, senza preoccupazioni per l'albergo o la pensione. Questo e altro permette la roulotte, questa piccola casa trainabile che sta suscitando, ormai da qualche anno, entusiasmo anche da noi.

Non molti anni fa, incrociare su una delle nostre strade una roulotte, rappresentava un fatto di curiosità e basta. Oggi, sono quasi tremila gli italiani che possiedono una caravan e che si spostano, nei periodi più impensati, da una regione all'altra o varcano i confini diretti nei Paesi europei. Le case italiane che costruiscono le roulotte hanno ormai raggiunto la bella cifra di tredici (Roller, di Calenzano; ARCA, di Pomezia; ETNA, di Poggibonsi; ELNAGH, di Zibido San Giacomo; LEVANTE, di Padova; FRANZA, di Valgatara; ROLLMEC, di Milano; LAVERDA, di Trento; LAIKA di Tavarnelle Val di Pesa; MOTTO, di Torino; ITALCARAVAN, di Verona; NARDI, di Torino; LA GIACOMELLA, di Bolzano) e almeno sette od otto sono le grandi case straniere che vendono i loro rimorchi-campeggio in Italia.

La volta scorsa, parlando di quella moderna forma di turismo che è il campeggio, citavamo più di 800 località diverse, sparse in tutta Italia, dove gli appassionati della tenda potevano fermarsi e piazzare la loro attrezzatura. Tutti i campeggi sono preparati per ricevere anche le roulotte ed è quindi evidente che pure con questa, forse meglio e più comodamente che con la tenda, si può visitare ogni regione italiana e fermarvisi il tempo stabilito per una bella vacanza.

A questo punto molti si domanderanno se sia meglio la tenda o la roulotte. Se, cioè, per le vacanze, sia più pratica l'una o l'altra. Vediamo un po' più da vicino il problema. Il costo di una buona tenda non supera, in genere, le 100-120 mila lire. Una buona roulotte con tre o quattro posti letto, oscilla, invece, dalle 800 mila lire al milione. La tenda, ad ogni arrivo nelle località visitate, dovrà essere montata e sistemata per la notte per essere, poi, la mattina dopo, disfatta nuovamente e riposta per il viaggio. Con la roulotte, invece, si arriva e la «casetta sulle ruote» è pronta in pochi minuti per accogliere la famigliola. Con la tenda, d'altra parte, non è necessario avere un'auto (basta anche una motocicletta), mentre con la roulotte non si può non avere una macchina che sia, come minimo, 850 cc. di cilindrata.

Le case che vendono le roulotte insistono sul fatto che anche con una « 500 » si può trainare un rimorchio-campeggio, ma la nostra esperienza ci ha permesso di accertare che, in questo caso, si tratterebbe non di una vacanza ma di un vero e proprio sforzo lavorativo.

Ed ecco altri vantaggi e svantaggi nel confronto roulotte-tenda: con la tenda si è costretti a tenere tutta l'attrezzatura a terra (anche se il fondo è impermeabilizzato) e, in caso di pioggia, l'umidità si farà sentire. Nella roulotte siamo sulle ruote e l'umidità è, di solito, molto minore. Con la tenda, però, l'investimento da ammortizzare ogni anno con le vacanze, è molto, molto inferiore che non con la roulotte.

Per attaccare la roulotte alla macchina è necessario far sistemare un gancio di traino che sarà fissato bucando, in più punti, la scocca dell'auto. Inoltre, con la roulotte attaccata dietro, il consumo della benzina salirà di un 10 per cento mentre la velocità sarà considerevolmente ridotta. Insomma, per concludere, la scelta fra roulotte e tenda deve essere dettata da precise esigenze e dalle possibilità finanziarie di ognuno. Diremo, per inciso, che fra gli appassionati delle vacanze all'aria aperta, la polemica fra i possessori di tenda e quelli di roulotte è tuttora aperta.

Prezzi e scelte

Vediamo un po', ora, quali sono le roulotte a disposizione, quali i prezzi e come scegliere una caravan adatta alle proprie necessità.

La prima cosa da tener presente è quella di non lasciarsi prendere dall'entusiasmo e correre il rischio di acquistare una caravan che, più tardi, la nostra macchina riuscirà a malapena a trainare. C'è un rapporto preciso e matematico fra il peso della motrice e quello del traino. Non solo questa proporzione dovrà essere rispettata, ma sarà bene tenersi anche un po' al di sotto. Più leggera sarà, infatti, la roulotte e più velocemente sarà possibile effettuare gli spostamenti e superare dislivelli stradali anche notevoli. Quali sono i servizi dei quali si può disporre in una buona roulotte? Le più complete offrono i posti letto per dormire (in genere un letto matrimoniale più due brandine per i figli), un lavello per i piatti, un fornello a due fuochi, un armadio-dispensa, un armadio per riporre i vestiti, armadi ed armadietti vari, una toilette, un deposito per la bombola del gas, un deposito per l'acqua, una pompa a pedale per riempire il deposito dell'acqua, lo impianto elettrico per luce rete o luce a batteria dell'auto. Il tutto, può essere completato da altre attrezzature marginali come tavolini e tenda-veranda (da sistemare fuori dalla caravan), frigorifero, generatore di corrente a benzina, piccole brandine di riserva, ecc.

Le roulotte, oggi, sono costruite con materiali plastici leggerissimi o in duralluminio con intercapedini isolanti di polistirolo espanso e con interni di comoensato e rivestimenti di tessuto plastificato. Recentemente, alla normale produzione della caravan tradizionale, è stata aggiunta quella di roulotte in grado di galleggiare o muoversi sull'acqua dietro la spinta di un motore adeguato e le autoroulotte. Si tratta di furgoncini, cioè, trasformati interamente in roulotte che eliminano il problema della macchina per il traino ed il traino stesso.

I prezzi, in genere, sono questi: per una roulotte «500», con due lettini più due, circa 600 mila lire; per una roulotte di tipo familiare con tre posti più due, lire 866 mila; per una roulotte con letto matrimoniale e la possibilità di aggiungere altre quattro o più brandine poco più di un milione. Ci sono poi le roulotte tipo-lusso che possono ospitare 6-8 persone e che hanno un arredamento particolarmente sfarzoso. Il loro prezzo può raggiungere anche i due milioni e mezzo di lire. L'ARCA di Pomezia (Roma) produce il « Noè », un colossale camion-roulotte, capace di ospitare comodamente sei persone. L'abitacolo di guida è direttamente collegato con la roulotte vera e propria. Il costo di questa casa viaggiante si aggira sui quattro milioni e mezzo di lire. La stessa casa produce una roulotte-furgoncino più piccola, costruita su telaio del Ford Taunus Transit, con motore 1700 11. Il prezzo, in questo caso, è di due milioni e settecentomila lire. E' adattissimo per spedizioni, viaggi lunghi in gruppo, spedizioni per ricerche zoologiche, etnografiche o per gruppi di cineasti e documentaristi.

Settecento mila lire

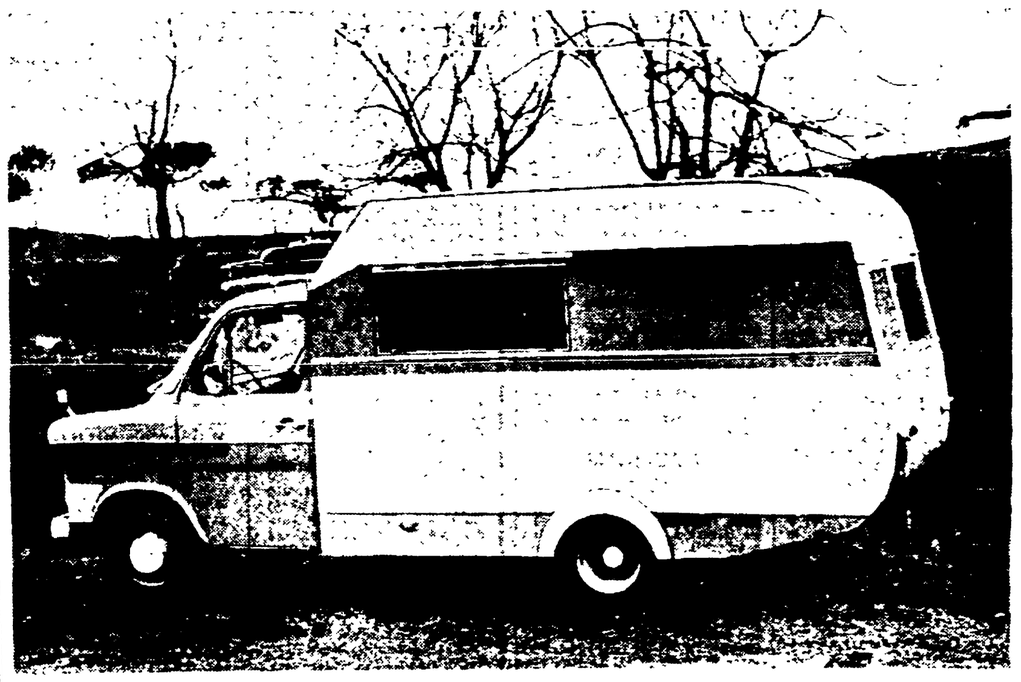
La « Roller » di Calenzano (Firenze) ha messo in vendita recentemente la « Roller 300 », una roulotte molto pratica e di prezzo accessibile: 770 mila lire. Questa caravan può ospitare fino a quattro persone ed è trainabile da una « 850 ». Si tratta della roulotte classica, per la famiglia media italiana: due persone, marito e moglie, più un bimbo o due.

Riprendiamo, per un momento, il discorso sul tipo e il peso della roulotte trainabile da auto di diversa cilindrata. Dicevamo prima che sarà bene avere la tendenza ad acquistare una caravan piccola o non più grande del necessario e aggiungevamo anche che c'è un rapporto preciso per calcolare la possibilità di traino da parte di auto. Proprio i costruttori delle caravan « Roller » indicano questo rapporto in questi termini: « Ogni auto potrà trainare una roulotte di peso non superiore agli otto decimi del peso della vettura stessa, conducente compreso ».

Se, cioè, l'auto, con il pieno di benzina, il conducente, valige e bagagli vari giungerà al peso di 940 chilogrammi, la caravan trainabile non dovrà superare i 752 chilogrammi.

La scelta, per un eventuale acquirente è, come abbiamo visto, vasta. Esiste anche un mercato attivissimo dell'usato che fa capo alle varie case produttrici e che comincia a muoversi già alla fine dell'inverno. Nuova o usata, la roulotte, dopo l'acquisto, costituirà senz'altro una grande e piacevole novità per tutta la famiglia, ma rappresenterà anche un problema per il guidatore alle prime armi con il traino. Si tratterà di problemi risolvibili con un buon esercizio. Prima di un viaggio lungo con la caravan sarà bene, quindi, esercitarsi alla guida, nella nuova situazione. Particolarmente difficili sembreranno le manovre (per la marcia indietro sarà addirittura necessario controsterzare l'auto) d'ogni genere e tipo. Le curve parranno, invece, più facili, ma sarà bene non fidarsi e non correre troppo perchè proprio in curva e nei sorpassi, si verificano il maggior numero di incidenti anche per i roulottisti esperti.

Wladimiro Settimelli



Sempre dell'ARCA, una felice soluzione che unifica motrice e rimorchio. Si tratta, praticamente, di un camioncino adattato a roulotte. La meccanica è del Ford Taunus Transit, con motore di 1700 cc. Il prezzo, considerato che si tratta di auto + roulotte, non è elevato: due milioni e settecento mila lire.

Nuovo servizio ferroviario trasporto auto

ROMA, giugno

Il servizio speciale per il trasporto delle auto sui treni al seguito dei viaggiatori verrà esteso, dal 30 giugno, al tratto tra Milano-Porta Garibaldi e Bari centrale. Il nuovo collegamento avrà frequenza settimanale, con partenza dal capoluogo lombardo il venerdì e da quello pugliese il sabato.

Il nuovo servizio di trasporto auto al seguito del viaggiatore si aggiunge a quelli già in esercizio: Roma-Milano, Roma-Genova, Roma-Napoli-Villa San Giovanni-Messina, Roma-Bolzano, Roma-Calalzo, Milano-Brindisi e Roma-Torino.

Insufficienti misure del ministero della Marina Mercantile

Chi ripulirà le spiagge libere?

Il compito è affidato alla discrezione e alle disponibilità economiche dei Comuni - I gestori sono ancora arbitri assoluti dei prezzi per gli ombrelloni, le cabine, le sdraio

La nuova stagione balneare è scoppiata ancor prima dell'estate, con l'impressionante esodo verso le spiagge, registrato nelle ultime giornate festive, e solo parzialmente frenato dal ritorno del maltempo in certe zone d'Italia. Questo fenomeno, aggiunto alle cifre record raggiunte nell'estate del '66 dal « turismo marittimo » ha indotto il ministero della Marina Mercantile a prendere una serie di provvedimenti, — per molti aspetti insufficienti — miranti alla tutela delle spiagge.

Nel '66, sulle spiagge e nelle località balneari si è arrivati al « tutto esaurito » nel mese di agosto: il totale delle presenze nella stagione ha superato i 48 milioni e mezzo. A Rimini sono arrivati sei milioni di villeggianti; a Viareggio, più di 200.000; 4 milioni sulla costiera amalfitana; 4 milioni a Lignano. E, per il 1967 le previsioni sono tutte di aumento.

Secondo una inchiesta condotta dalle varie capitanerie di porto, la maggior parte dei turisti sia italiani che stranieri dimostra una indiscussa preferenza per le spiagge libere, senza cabine e senza stabilimenti balneari. Soprattutto — è ovvio — per ragioni di economia: si pensi che a Rapallo, a San Margherita Ligure, a Viareggio, a Riccione, il costo mensile di una cabina, cioè l'affitto, varia da un minimo di 45 ad un massimo di 150 mila lire al mese.

Cifre che sfiorano l'assurdo e che hanno reso inevitabile l'intervento (ancora troppo limitato) degli organismi ministeriali. Se le disposizioni del ministero della Marina Mercantile verranno rispettate, quest'anno le spiagge libere dovrebbero essere in maggior numero e più estese: l'indicazione è infatti quella di non concedere nuovi appalti, di non rinnovare — dove sia possibile — quelli scaduti, e, in certi casi, di sostituire gli impianti degli stabilimenti con cabine smontabili per spogliatoi a rotazione, docce e chioschi bar, in modo da occupare il minor posto possibile.

Naturalmente l'aumento delle spiagge libere pone il problema della loro pulizia; secondo il ministero della Marina Mercantile toccherà alle amministrazioni comunali provvedere a tale compito. Questo significa però, che là dove le amministrazioni comunali saranno maggiormente « invischiate » negli appalti e nella speculazione privata dell'uso delle spiaggie, si continueranno ad avere « spiagge libere » praticamente infrequentabili, piene di sporcizia, cartacce e rifiuti: poichè il servizio di pulizia non è stato reso « obbligatorio » ma semplicemente affidato alla discrezione ed alle possibilità economiche dei vari comuni.

Anche per la classificazione dei vari stabilimenti balneari (che dovrebbero essere divisi in prima, seconda e terza categoria, come gli alberghi e le pensioni) e per la conseguente applicazione di prezzi minimi e massimi, nessuna disposizione concreta è venuta da parte ministeriale. Così, ancora una volta, i prezzi per l'affitto di un ombrellone, di una sedia a sdraio, di una cabina o di un attaccapanni nello spogliatoio saranno affidati all'arbitrio dei vari gestori.

E se uno qualunque di noi vorrà mai togliersi la voglia (in fondo legittima) di passare una giornata sulla spiaggia di Portofino, o di Capri, o del Lido di Venezia, dovrà — per farlo — rinunciare ad almeno tre giorni di vacanza in una normale e decente pensioncina, calcolando di spendere quattromila lire per la cabina (costo di una giornata) mille per l'ombrellone, mille per la sedia a sdraio e 900 per un annacquato e amarissimo (date le circostanze) caffè espresso.

Dal 1958 al 1966

30 milioni di entrate dalla vicina Svizzera

Dal 1958 al 1966 si sono avute 29.447.100 entrate di cittadini svizzeri in Italia, il 23 % attraverso i transiti ferroviari, il 76% attraverso quelli stradali, lo 0,7% per via aerea e il restante per via mare.

Dal 1961 gli ingressi degli svizzeri non sono mai stati numericamente inferiori ai tre milioni, con una punta massima di 4.248.000 nel 1963. Il 1966 (3.666.800) ha fatto registrare un aumento del 2,4 % rispetto all'anno precedente.

Il peso economico del movimento verso l'Italia degli svizzeri, che nella graduatoria di consistenza numerica occupano il secondo posto tra le correnti turistiche, è — come si rileva nello studio sul turismo svizzero che appare nella « collana di monografie turistiche » dell'ENIT — di notevole rilievo dato il tenore di vita e la capacità di spesa degli stessi.

Il sole e il clima, insieme alle bellezze naturali, sono i motivi di attrattiva, come da un'indagine dell'ENIT all'estero, per il turista medio svizzero (in totale: 43,3 %). Anche l'arte e la storia (28,4 % globalmente), unito all'interesse per le « città d'arte » (10,3 %), esercitano un forte richiamo.

I turisti svizzeri scendono in Italia per lo più con la famiglia (67,1 %) e preferiscono l'alloggio in albergo o pensione (67,4 %), pur non negando la propria simpatia al campeggio (13 %). La spesa media pro-capite in Italia, per la vacanza, risulta di 75 000 lire, mentre la spesa media del nucleo viaggiante si aggira sulle 190.000 lire

Turismo studentesco

I paesi socialisti tra le mete del '67

Il turismo studentesco italiano è in costante aumento. Negli ultimi due anni è più che raddoppiato il numero degli studenti universitari che si sono recati all'estero per motivi turistici e di studio. L'anno scorso sono stati circa cinquantamila e quest'anno, secondo il Centro italiano relazioni universitarie estero (CRUEI) che assiste gli studenti che intendono soggiornare all'estero, questa cifra salirà di oltre il 15 %. Tale incremento sarà dovuto soprattutto alle particolari facilitazioni di cui potranno fruire, attraverso il CRUEI, con viaggi individuali e « combinati ».

La maggiore affluenza di studenti italiani si è avuta nella passata stagione in Inghilterra, in Francia, negli Stati Uniti d'America e in Spagna. Quest'anno, in base alle richieste pervenute al CRUEI, una grande affluenza si avrà nei Paesi socialisti e in Scandinavia. Gruppi studenteschi faranno « giri » che comprendono Ungheria, URSS, Polonia, Cecoslovacchia, Austria; oppure Austria, Cecoslovacchia, Polonia, URSS, Finlandia, Danimarca.

Sono previsti anche soggiorni con rilevanti facilitazioni in Ungheria sul lago Balaton e in Polonia sui monti Tatra, sui laghi Masuri, e a Ksiezno, vicino Cracovia, dove oltre ai corsi di lingue vi si potranno seguire corsi di equitazione.