LA STAMPA
Archivio Storico dal 1867
http://www.archiviolastampa.it/

Sono esposti nella nuova enoteca dell'Ice a Manhattan

Vini italiani a New York

Primato sui mercati statunitensi

NEW YORK. Un capolavoro di De Chirico, «Le muse inquietanti», del 1981, è esposto in Park Avenue, nel cuore di Manhattan. Non è in una galleria d'arte, ma tra altri «capolavori»: i migliori vini italiani, ospitati nella nuova enoteca che l'Ice (Istituto commercio estero) ha inaugurato giovedì. L'ambiente, progettato dall'architetto Piero Sartogo, sorprende chi immagina il vino tra botti, volte in mattoni e vecchi attrezzi. Qui le bottiglie sono disposte come in una carlinga d'aereo lucida di marmo e ottoni. Anche la sala delle degustazioni è modernissima e tecnologica.

L'enoteca, che è nel sotterraneo del grattacielo dove ci sono anche gli uffici dell'Ice, completamente rinnovati, con una spesa di oltre 3 miliardi, è destinata ad accogliere meeting, convegni, riunioni di tutti i comparti del commercio estero italiano, dalla moda, alla pelletteria, alle nuove tecnologie, oltre naturalmente al settore enologico, che ha esordito in un «wine tasting» con decine di produttori giunti dall'Italia.

«Il vino è un prodotto simbolo del made in Italy e dobbiamo concentrare gli sforzi per farne emergere l'immagine legata alla qualità e alla serietà dei produttori» ha detto il ministro dell'Agricoltura Calogero Mannino, volato per l'occasione a New York, con i massimi dirigenti dell'Ice.

In un mercato americano turbato dalle forti campagne antialcoliche e da una manovra economica che tende a ridurre i consumi di numerosi generi d'importazione, il vino italiano mantiene una posizione di primato, pur dovendo lamentare qualche flessione. Nel 1989 le aziende italiane hanno venduto negli Usa oltre un milione di ettolitri (compresi 164 mila hl. di spumanti) per un controvalore di 338 milioni di dollari (oltre 450 miliardi di lire). La quota import (circa il 20 per cento dell'intero mercato Usa del vino) vede l'Italia in testa in termini di quantità seguita da Francia, Germania, Portogallo e Spagna, ma i transalpini incassano più dollari perché riescono a farsi pagare meglio le loro bottiglie. Il prezzo medio dei vini italiani da tavola, importati negli Usa è a circa 2 dollari/litro contro i 4.4 della Francia. Tra gli spumanti la differenza è ancora più netta: 3,8 dollari a litro per gli italiani contro i dodici dei francesi spinti dal prestigio dello Champagne. Ma nel settore c'è fermento. Dopo Berlucchi anche Ferrari, una delle più famose marche di spumanti classici italiani si prepara a sbarcare in America grazie ad un accordo con la Campari Usa.

Anche il fronte dell'Asti spumante (che vende già negli Usa

Giancarlo Voglino

oltre 16 milioni di «tappi» l'anno) si è mosso per risolvere l'intoppo procidimdone. Le tracce infinitesimali del fungicida antibotritico, trovate in alcune bottiglie, hanno portato, nei mesi scorsi, al blocco di numerosi container, perché il prodotto non è registrato negli Usa. Giancarlo Voglino, presidente del Consorzio dell'Asti, ha preso contatti per organizzare una manifestazione negli Usa a favore del più diffuso spumante italiano. Intanto gli importatori, riuniti in un'associazione, chiedono all'Ice una maggiore presenza di supporto sui mercati. «Fino ad una decina di anni fa le etichette italiane in Usa erano pochissime - ricorda Michael Citarella, presidente dell'Italian wine council - oggi sono centinaia e per questo c'è bisogno di un'azione coordinata di promozione».

«Il canale privilegiato è ancora la ristorazione italiana» commenta Maria Pezzella, insegnante di filosofia che ha lasciato la cattedra in Italia per vendere vino in America. Oggi la New York gastronomica è in mano ad una decina di grossi chef italiani. C'erano quasi tutti al 75° piano del Rockefeller Center per il gala d'inaugurazione dell'enoteca. San Domenico, Four Season, Palio, Le Circle, Barbetta, Felidia sono locali che fanno scuola. E accanto ai grandi, una miriade di proposte nuove e accattivanti. E fra i tanti, un altro italiano sta facendo parlare di sé. Flavio Accornero, 29 anni, importatore di vini, si è visto dedicare dal diffusissimo «Newsweek» un articolo con foto, per aver fondato la sezione americana dello slow-food, il movimento anti fast-food, partito da Bra, che si sta diffondendo al grido di «Buongustai di tutto il mondo uniteVi». E nel Paese degli «hot-dog» la cosa ha fatto notizia.

Sergio Miravalle

Ad Asti il Raduno nazionale dei Bersaglieri

Fanfare in corsa

Gruppi da Usa e Canada

ASTI. In una città imbandierata da oltre quattromila stendardi tricolori, fra due ali di folla festanti, che hanno soffocato in un caloroso e unico abbraccio i bersaglieri, si è svolto il 38° raduno nazionale dell'Arma. Sessantamila persone hanno accompagnato la sfilata che è stata per Asti una prova generale per quel che riguarda accoglienza e ospitalità, visto che fra una settimana, per un mese consecutivo, arriverà da queste parti il Brasile accompagnato da 700 giornalisti carioca e dal tifo e dalla curiosità di tutto il mondo. Un esame, quindi, alla prova dei fatti superato a pieni voti con strutture e organizzazione all'altezza della situazione.

«Il giorno dei bersaglieri», quindi, è trascorso all'insegna dell'allegria e... della corsa. La gloriosa fanfara che sempre ha accompagnato i «fanti piumati», prima sui campi di battaglia e poi nelle manifestazioni, in tempi di pace, ha accolto delegazioni provenienti da tutto il mondo (i più lontani sono arrivati da Canada, Stati Uniti e Australia) a suggellare uno spirito di corpo tra i più forti. Essere bersagliere non è solo un onore ma un vanto, perché occorre avere doti fisiche non comuni per essere accettati. C'è fierezza nella corsa del bersagliere, oltre l'ostacolo, con coraggio.

Certo che Alessandro La Marmora, il 18 giugno 1836, non pensava che quel primo nucleo di fanti con il cappello a piume che aveva appena creato (a proposito, le piume sono ricavate dal gallo cedrone), di strada ne avrebbe fatta tanta. I bersaglieri hanno raccolto glorie e onori su moltissimi campi di battaglia.

Ecco che la sfilata è stata aperta dai reduci del «9° Battaglione» (che combattè a Zara e Pola) sfoggiando i classici colori cremisi. Poi un susseguirsi di rappresentanti delle varie regioni italiane. Il gruppo dei fanti piumati di Frascati che è giunto nel capoluogo astigiano dopo aver percorso la distanza con una staffetta di sedici bersaglieri (che si alternavano ogni ora) partiti mercoledì scorso e arrivati in mattinata a Asti in tempo per raccogliere l'applauso.

«Abbiamo avuto quest'idea — afferma l'organizzatore della marcia, Michelangelo Bivona — per far conoscere il nostro corpo attraverso questa corsa... italiana e ricordare l'Unicef. Magnifica questa accoglienza di Asti che ci avevano dipinto come città fredda».

E' stato il turno della più giovane fanfara, quella di Venezia, a sfilare che ha preceduto il gruppo di Viadana, nel Mantovano, dove sta per essere inaugurato il museo di tutti gli stendardi decorati al valor militare, di tutte le sezioni italiane, oppure la fanfara di Roccafranca, nel Bresciano. Questo piccolo paese, 800 abitanti, è stato «coinvolto» globalmente dai bersaglieri: fornisce gli «elementi» della banda e ha creato il museo del bersagliere.

Infine i bersaglieri di Milano che hanno percorso, a passo di carica, la distanza da Biella (dove è sepolto La Marmora) ad Asti (68 chilometri) guidati dal comandante del 3° Corpo d'armata, generale Forlani. Ha presenziato il ministro della Difesa Mino Martinazzoli, al quale gli esponenti del corpo hanno rivolto un accorato appello affinché il Piemonte e Torino in particolare (tra l'altro il corpo è stato fondato proprio nel capoluogo subalpino) ospiti nuovamente i bersaglieri, dopo la decisione ministeriale di trasferire il «Battaglione Palestro» in altra sede.

«Chiediamo che non solo rimangano i dieci battaglioni sparsi per l'Italia — afferma il generale in congedo Giuseppe Moiso, presidente regionale dell'associazione —, ma che Torino ritrovi i suoi bersaglieri. In caso contrario si cancellerebbe con un colpo di spugna il filo diretto con la città dove sono nati. Passano i tempi, ma i bersaglieri rimangono».

Alberto Fumi

Polemiche per il piano che dovrebbe assicurare la balneazione a luglio: albergatori e operatori temono il peggio, li rassicura l'on. Merli

Primi timidi approcci con il sole sulle spiagge dell'Adriatico

Pericolo mucillagini, ipoteca sull'Adriatico

Il piano di risanamento è partito con eccessivo ritardo

RIMINI. «L'Adriatico è un mare vivo. Non è morto e neppure in agonia». Da Roma, a poche ore dal suo insediamento come segretario generale dell'Autorità unica dell'Adriatico, l'onorevole Gianfranco Merli risponde così ai numerosi luoghi comuni rilanciati nelle scorse settimane in certi articoli e servizi televisivi della stampa estera. Merli aggiunge poi che si deve porre mano, da subito, al piano generale di risanamento dell'Adriatico in collaborazione con gli altri Paesi che si affacciano su questo mare.

Regione Emilia Romagna e sindaci costieri hanno chiesto all'autorità unica per l'Adriatico la protezione di 60 chilometri di litorale e polemiche sono sorte per i ritardi con cui si è giunti a questo risultato, soprattutto se si pensa che il piano del Commissario dell'autorità per l'Adriatico, Paolo Arata, sarà operativo solo a metà luglio.

«Le mucillagini se arriveranno — commenta il presidente dell'Azienda di promozione turistica di Rimini, Piero Leoni — non aspetteranno certo il piano Arata». «Mi auguro solo — dice Dante Del Vecchio, presidente dell'Apt forlivese — che le mucillagini non arrivino. C'è poi il rischio di installare tratti di barriere a scomparsa in zone della costa non interessate dal fenomeno. Sarebbe una beffa se si pensa che il governo per realizzare questo piano di barriere anti-mucillagine spenderà dai 50 ai 70 miliardi».

Per il presidente regionale degli albergatori, Luigi Montanari, il piano anti-mucillagine operativo solo da metà luglio «è una presa in giro. Le responsabilità di quello che succederà ricadono per intero su tutti coloro che hanno contribuito a questa notevole dilatazione dei tempi».

Anche per il presidente dell'Agenzia regionale di promozione turistica, Primo Grassi, è stato fatto del «facile ottimismo nel dire che si garantiva la balneazione. Decine di giornalisti chiedono di poter fotografare quello che abbiamo fatto. Dove li mandiamo?». Il problema sta forse nel fatto che interventi di questo tipo, per affrontare l'emergenza algale, sono stati decisi solo a metà maggio con la stagione turistica alle porte, con un mare, per fortuna, in ottime condizioni. «L'acqua dell'Adriatico, dicono i biologi del battello oceanografico regionale Daphne, Attilio Rinaldi e Giuseppe Montanari, continua ad essere pulita e trasparente. Le mareggiate di marzo e dei primi giorni di aprile hanno avuto un effetto benefico ossigenando il mare e dissolvendo le masse mucillaginose che stazionavano sul fondale da dicembre».

Secondo i biologi della Daphne, poi, a giugno il pericolo mucillagine dovrebbe essere scongiurato, mentre per gli altri mesi estivi molto dipenderà dalle condizioni meteoclimatiche. Notizie positive, insomma, che si aggiungono ai ritardi nella predisposizione degli interventi di emergenza. «Non dobbiamo dare all'estero — dice Gianfranco Merli — un'immagine poco seria di quello che stiamo facendo. Saremo altrimenti i primi "autofustigatori". E' inutile dire che gli stranieri non vogliono venire quando siamo noi i primi propagandisti delle cose che non vanno».

Lei dunque si augura che queste barriere anti-alghe siano efficaci? «Questo piano — risponde Merli — non è una scommessa. E' un intervento, parte sperimentale e parte sperimentato che tenta di risolvere i problemi dell'emergenza. I problemi più grossi sono altri anche se capisco che agli albergatori e ai turisti interessano poco perché devono affrontare la stagione estiva».

E' possibile che il piano, dopo quello che è successo l'anno scorso, debba essere operativo solo a metà luglio? «Farò di tutto — risponde Merli — per premere affinché i tempi di consegna siano rispettati. I ritardi sono dipesi da tanti motivi. Non ultima la difficoltà di scegliere tra i diversi tipi di barriere fisse a scomparsa. I tecnici hanno sottolineato la sperimentalità di questo tipo di difesa che copre circa il 38 per cento del budget disponibile. E' stata una grossa scommessa che il Commissario Arata ha fatto. Il resto del piano prevede barriere la cui tenuta è stata già sperimentata».

Così, mentre per il direttore del Centro di biologia marina di Fano, Corrado Piccinetti, il piano anti alghe «è solo un palliativo, un'operazione di immagine puramente commerciale e nessuna struttura scientifica che lavora in Adriatico è stata contattata», sulle scelte compiute dal commissario Arata i deputati riminesi Renato Capacci (psi) e Nicola Sanese (dc) hanno chiesto in una interrogazione al governo «se risponde al vero che sarebbero state prescelte per la realizzazione del piano società imprenditoriali di chiaro riferimento politico (due di esse sono legate al pci) con conseguente esclusione di imprese di alta capacità organizzativa e professionale».

Riccardo Fabbri

All'ombra del Colosseo il Gran premio «4E» per auto elettriche che ci libereranno dall'inquinamento e dal rumore

Sulla Panda «pulita» e silenziosa per le vie di Roma

Fra i vari prototipi anche vetture alimentate da una serie di pannelli solari

ROMA
DAL NOSTRO INVIATO

L'obiettivo è ben definito: salvare, il più presto possibile, quello che nelle città è ancora salvabile. Quindi, alt all'inquinamento atmosferico ed al rumore, le due componenti più facilmente identificabili nel processo di degrado dei centri urbani. Per arrivare a questo risultato le strade percorribili sono tante. La prima, la più immediata ma anche la più inutile perché sposta e non risolve il problema, è la chiusura al traffico di ben identificate aree cittadine. La seconda, decisamente più lunga e più difficile, è la ricerca di un veicolo pulito, silenzioso, con un'autonomia ed una capacità di carico accettabili. Il terzo gran premio «4E» (dove le e stanno per energia solare, elettricità, ecologia ed Europa) che si è disputato ieri all'ombra del Colosseo, rappresenta - al di là di una festosa e simpatica kermesse - l'impegno ed i risultati di quanti si sono fatti carico del problema. Auto alimentate a batterie elettriche o con pannelli solari, prototipi o derivate da veicoli tradizionali, ma tutte assolutamente silenziose e non inquinanti.

Uno spettacolo destinato a restare tale? Uno show che non troverà mai soluzioni pratiche, adattabili cioè alla vita di tutti i giorni?

Rispondono i responsabili del Cives (commissione italiana veicoli elettrici stradali, un organismo nato undici anni fa a Milano ed al quale aderiscono le più importanti aziende dei settori automobilistico e componentistico: «Già oggi il veicolo elettrico offre alternative valide e funzionali al veicolo convenzionale, e ciò in molti impieghi anche se per lo più circoscritti ad aree limitate: di tipo urbano (centri storici e commerciali, fiere, centri residenziali, aeroporti); di tipo industriale (raffinerie, impianti chimici, grossi complessi industriali, miniere, aree inquinate o pericolose); aree di pubblica utilità (complessi sportivi e turistici, ospedali, case di riposo, università, centri di assistenza). In tali ambiti il veicolo elettrico, capace di trasportare persone e cose senza creare danni e disturbi di sorta rappresenta veramente la soluzione ideale».

«Quello di Roma è stato il terzo gran premio 4E. Dopo la prima edizione del 1988 qualcuno scrisse che la nostra era un'utopia. Oggi due grandi costruttori, Fiat e Psa, sono presenti con due auto elettriche, la Panda e la Peugeot 205».

Panda Elettra, Peugeot, Y10. La «205», della quale ne sono in circolazione in Francia circa 600 esemplari, arriverà in Italia l'anno prossimo. La Panda è regolarmente nel listino della Fiat, disponibile a chiunque sia disposto a spendere quasi 26 milioni di lire per acquistarne una. Già, il prezzo: insieme alla scarsa autonomia ed al tempo di ricarica delle batterie, è uno dei punti dolenti delle «elettriche».

«Ma va da sé - replicano in Fiat - che se e quando la richiesta dovesse aumentare ed Elettra dovesse diventare un'auto sia pure di piccola serie, i costi e quindi i prezzi subirebbero consistenti diminuzioni».

L'impegno del Gruppo in questa direzione è sottolineato dagli studi che i centri di ricerca Fiat, Iveco e Fiat Auto portano avanti in collaborazione con la Magneti Marelli. Dicono i tecnici di quest'ultima società: «Mentre è in corso un ulteriore processo di miglioramento dell'affidabilità e delle prestazioni degli accumulatori al piombo, che costituiscono attualmente l'unica proposta di tipo industriale a costi accettabili, nei laboratori di ricerca e sviluppo vengono condotte, con significativi investimenti, prove ed esperimenti. Tra questi, l'accumulatore al sodio-zolfo che potrebbe triplicare l'autonomia del veicolo attuale (ndr: circa cento chilometri). Tale accumulatore è già prodotto in piccola serie, ma non è ancora industrializzato.

«Ed ancora: l'accumulatore al litio ad elettrolito polimerico solido, che avrebbe la possibilità di moltiplicare l'autonomia del veicolo anche di cinque volte, ma che è ancora nei primi stadi di sviluppo».

Per concludere, due note sulla gara 4E. Sul podio Edi Salva nel trofeo monomarca Panda Elettra; poi Andreas Kruspan su Race Solecar nella categoria solari, Giuseppe Vitali su Prinz nella categoria elettrici da 500 a 1000 chili di peso e Gianfranco Granolini su El-Car 90 per la categoria oltre 1000 chili. Premi e trofei per tutti.

Eugenio Ferraris

In fiamme l'auto di Agostini e Renzo Rossellini

Cisitalia «quarantenne» ha vinto la Mille Miglia

BRESCIA. La Cisitalia ha vinto l'edizione 1990 della «Mille Miglia», ottava della serie rievocativa. La vettura, una «202 sc» del 1950, con l'equipaggio bresciano Massimo Agnelli-Davide Cavallari, si è imposta in un finale tormentato dal maltempo che ha messo ko molti concorrenti (318 partiti, 100 ritirati).

Fra le vittime più illustri la coppia composta da Agostini e Renzo Rossellini (figlio del regista) i quali - in testa nella seconda tappa - erano al comando della gara quando, nella discesa della Futa - la loro Alfa 1750 del '31 è stata agganciata e buttata fuori strada dall'auto guidata da un turista distratto che è slittata sull'asfalto bagnato. L'Alfa si è ribaltata e incendiata (centinaia di milioni in fumo), senza conseguenze per l'equipaggio. I posti d'onore sono andati a Valseriati (vincitore '89) e Saporetti, su Lotus 11 ('57) e Braccaioli-Colli, su un'Alfa Romeo del '48 con motore Maserati 2500.

Questa edizione della corsa sarà ricordata anche per l'incidente mortale dell'americano William Schanbaker, il primo nella storia della gara dal '77 ad oggi. Un incidente che ha sollevato parecchi dubbi sulla formula attuale della competizione, che ha bisogno di essere rivveduta sotto il profilo della sicurezza e della correttezza dei concorrenti. Il comitato organizzatore ha già annunciato per l'anno venturo, severe misure contro i piloti indisciplinati.

Il più brillante fra i «personaggi» presenti è stato il giornalista Carlo Cavicchi (Autosprint) 14° assoluto in coppia con il collega Buzzonetti (Bmw 328). Del tre parlamentari in gara, il più bravo è risultato Giovanni Goria, 34° su un'Alfa Romeo 2000. Fra gli attori, primo è stato Fabio Testi (99°), seguito da Renato Pozzetto.

SOME RIGHTS RESERVED