

Quale cultura e quali modificazioni nell'alimentazione?

Roland Barthes, uno studioso del comportamento quotidiano, osserva che l'alimentazione sia senza dubbio uno dei primi e più importanti bisogni dell'uomo...

Quell'affetto che manca nel cibo precotto

Barthes osserva che il nutrimento è uno dei primi e più importanti bisogni dell'uomo

abitudini di sobrietà, di parsimoniosa utilizzazione delle risorse, frutto dell'impegno nell'attività agricola che rendeva consapevoli per diretta conoscenza del valore di « fatica » connesso alla produzione di alimenti.

con i valori simbolici collegati di forza, potenza, virilità) e con la simultanea abitura di quelle abitudini alimentari simboliche di restrizioni gustative esempio i cavoli) o della insoddisfazione delle esigenze nutritive (esempio: fruti essiccati).

Nella famiglia patriarcale la preparazione dei pasti è carica di valenze rituali, che fanno dell'alimentazione il « centro » della vita affettiva e di relazione.

sumo, ovviamente regressivo con l'avanzare dell'età. Le stesse valenze emotivo-simboliche dell'alimentazione sono presentate - strettamente collegate alle mutazioni sociali ed economiche in atto.

In tale omologazione culturale, empirismo di derivazione arcaico-folklorica, messaggi pseudo-scientifici, infatuazioni simboliche, e le appreziazioni si sono mischiate e confuse.

I malati di cuore possono guidare

Solo a chi è affetto da angina pectoris si consiglia di mettersi al volante

Il tema in discussione era: «L'auto e il cuore». Veniva subito di pensare a cosa deve sopportare il nostro muscolo cardiaco di fronte alle improvvise tensioni e arrabbiature e venivano alla mente i malati improvvisi che possono colpire anche persone apparentemente sane...

Tutto questo è emerso nell'interessante convegno organizzato dall'Alfa sul tema, appunto, «L'auto e il cuore», al quale hanno preso parte i professori Vincenzo Bialoni, Licio De Caro e Renzo Minelli, rispettivamente primario cardiologo dell'ospedale di Legnano, incaricato responsabile medica generale e terapia medica III dell'Università di Pavia, titolare della terza cattedra di fisiologia e fisiopatologia dell'Università di Pavia; presiede il responsabile del servizio editing dell'Alfa Lucio Simonetti.

Scopo di questi convegni - quello sul cuore era il quarto della serie - è di dare, da parte dell'Alfa, un contributo ed un servizio intellettuale da cui discenda una maggior educazione civile e quindi una migliore qualità della vita.

«Le domande più comuni che fa un ammalato di cuore quando esce dall'ospedale, è se può guidare o no. E sono essenzialmente due: posso guidare la macchina? posso fare all'amore?».

Dunque bisogna stare molto attenti prima di dire sì o no. Tu, auto, puoi guidare? Intanto è da accertare che è estremamente difficile, per non dire impossibile, prevedere gli stati di cuore e le eventuali conseguenze mortali. E, in ogni caso, anche quando il cuore si ferma non si può subito rimediare. E il tempo sufficiente per fermare la macchina a lato della strada. Infatti sono i ristretti in cui la morte al volante provoca incidenti.

Naturalmente il discorso riguarda la guida privata. E in tal caso si parla di vettura; colui invece che sta al volante del mezzo pubblico è di veicoli di grossa mole e alta velocità. La pericolosità e deve quindi offrire tutte le garanzie. Altrettanto naturale è che l'automobilista si sottoponga ai necessari controlli clinici e segua le cure prescritte. Ad esempio per il malato di angina pectoris è indispensabile un accertamento della forma morbosa con una cardiografia. E se tali esami indicano che vi sono gravi restringimenti coronarici, guidare può essere estremamente pericoloso.

Nel convegno sono stati pure affrontati, specificamente dai professori Minelli e De Caro, i problemi della «spesa energetica» e della «risposta della guida», le ripercussioni che si hanno sulla pressione arteriosa e gli altri fattori (situazione ambientale interna ed esterna al veicolo) che possono influire sulle condizioni fisiche generali dell'automobilista. E qui sono venute fuori alcune considerazioni riguardanti le caratteristiche della guida e le sue conseguenze. E se tali esami indicano che vi sono gravi restringimenti coronarici, guidare può essere estremamente pericoloso.

In linea di massima l'automobilista moderno è stia assai più attento a ciò che è riconosciuto ai costruttori una continua tendenza al miglioramento.

A tutti, sani e malati, cardiopatici e no, si consiglia le solite cose, cioè: buon senso, dalla prudenza, dal rispetto per sé e per gli altri. E che sono, in definitiva, le più importanti. Quanto all'affaticamento, l'energia necessaria per guidare una vettura è minima e anzi proprio questo fatto permette alle persone che hanno il cuore menomato di fare spostamenti che altrimenti sarebbero loro impossibili.

Saverio Paffumi



Tra le vetturette la più completa è la «Mille» presentata a Torino

Il nuovo modello costruito alla Innocenti ha un prezzo concorrenziale - Un solo colore Accessori di solito riservati alle «auto di prestigio»

Al Salone internazionale dell'automobile di Torino che ha chiuso ieri i battenti (oltre mezzo milione di visitatori) De Tomaso non si è limitato alle polemiche che gli sono consueti: ha presentato una novità che ha molto interessato gli appassionati delle automobili piccole, ma costruite con cura particolare. Si tratta della «Mille», sicuramente la più raffinata ed accessoriata berlina sotto il litro di cilindrata.

All'interno si nota subito la pianità di nuova concezione che incorpora il cassetto portacenere, il vano radio, un vano a giorno, l'orologio digitale con cronografo, il posacenere con vano illuminato, l'accendisigari di sicurezza. Tutti i comandi sono ben raggruppati e la strumentazione è la più completa che sia data di vedere su vetturette di questo tipo.

Costruita alla Nuova Innocenti, la «Mille» è parente stretta della versione «Mini» elaborata da Bertone della quale mantiene fondamentalmente la linea. Essendo la meccanica della vetturina mirata praticamente immutata (il propulsore ha una cilindrata di 998 cc), le sue prestazioni non si discostano da quelle delle «Mini» che restano in produzione: velocità massima di circa 140 chilometri orari, chilometro da fermo in 38,2 secondi, consumo di un litro ogni 16,8 chilometri alla velocità costante di 80 chilometri orari.

I vetri sono atermici e mentre i cristalli laterali posteriori sono apribili a compasso come è nella norma per le piccole vetture, i vetri delle portiere sono alzati e abbassati come avviene sulle auto considerate «di prestigio» e con alzacristalli elettrico che ha l'interruttore di comando sulla consolle.

Le novità, quindi, riguardano l'aspetto della vettura e il suo interno. Esternamente la «Mille», che saranno offerte al pubblico in un solo colore (panna) si riconoscono per i fessali potenziati di nuovo disegno, per le ruote alleggerite e superventilate, per i paraurti in un nuovo materiale elastico indeformabile e per i paracolpi che corrono lungo tutta la fiancata.

«I sedili anteriori della «Mille» sono anatomici e con poggiatesta di serie in grado di sollevarsi a pannello grafico consente di raggiungere facilmente e comodamente i sedili posteriori. Curata in ogni dettaglio (il retrovisore esterno è manovrato elettricamente, c'è persino il disco orario incorporato nel «trasole» la «Mille» troverà sicuramente un suo pubblico anche perché il suo prezzo (5.150.000 lire) non si discosta molto da quello di vetturette della stessa cilindrata e con prestazioni analoghe.

Un carburatore per ogni cilindro sul boxer delle nuove Alfasud «ti»

Il sistema consente maggiori prestazioni con minori consumi - Migliorata l'accelerazione e la ripresa - Spoiler - «spoilerone» per aumentare la tenuta di strada



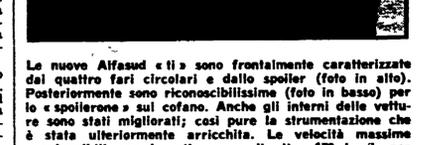
Un'Alfasud corsaiola in tempo di crisi energetica parrebbe un non-senso. Invece una motivazione c'è e si chiama Alfasud. E' un motore diligentemente studiato, il motore Alfasud, che è il principale novità della Casa di St. Spirito.



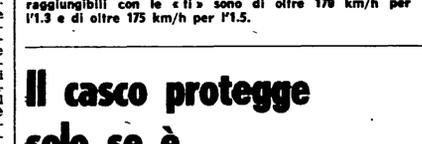
Oggi dicono - con i limiti di velocità imposti, quel che più conta sono le prestazioni. E' un boxer a ripresa, conseguibile quando si dispone della potenza necessaria al momento giusto, e cioè al momento di partenza. E' un boxer a ripresa, conseguibile quando si dispone della potenza necessaria al momento giusto, e cioè al momento di partenza.



«Il coefficiente di penetrazione sulle Alfasud «ti» è migliorato con l'adozione di un nuovo tipo di parabrezza, il parabrezza a «cassetto» che è stato montato sotto il paraurti anteriore e in virtù dello «spoilerone» posto sul cofano del motore, si è migliorata la aerodinamica, sperimentata nella galleria del vento che - spiegano i tecnici - aumenta la doti di penetrazione e di tenuta di strada della vettura.



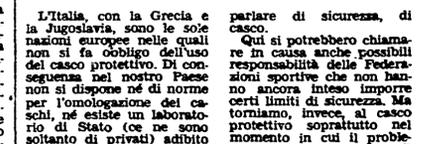
«Il ricambio all'alimentazione singola non è una novità per l'Alfa, che l'aveva già adottata nel 1955 per una vettura di serie, l'Alfa Romeo Super, e che l'ha poi estesa ai motori Alfa Romeo 4 cilindri di serie, l'Alfa Romeo 4 cilindri di serie, l'Alfa Romeo 4 cilindri di serie.



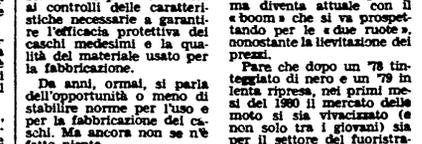
«Il carburatore per cilindro ottimizza il rendimento termodinamico del motore e consente l'uso di rapporti di compressione più elevati (9,5:1 sui 1500 e 9,75:1 sui 1350) ottenendo un consumo di carburante con minori consumi. Proprio quanto oggi tendono a realizzare i costruttori di automobili.



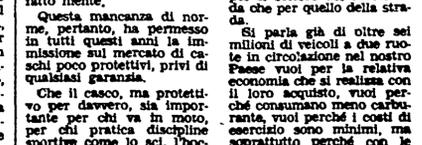
«La garanzia della qualità del prodotto e dei suoi materiali di fabbricazione, della resistenza della cinghia sottogola, della calotta. Bisogna evitare - come si è detto - i prodotti fabbricati con sospensioni irregolari, indirizzati verso prodotti in fibreglass a più strati, i quali saranno più cari, e non offrono la stessa protezione più valida e più lunga nel tempo.



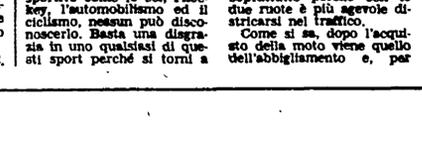
«Il materiale del casco (poliuretano o fibreglass) è ricoperto con un rivestimento in fibra di carbonio. In formula 1, nelle competizioni motociclistiche ufficiali i caschi in polycarbonato, ad esempio, sono vietati.



«L'Alfasud è un casco in poliestere. Un casco, per essere valido ai fini della protezione, dovrebbe non alterarsi in caso di impatto, resistere alla prova di durezza Rockwell (che consiste nel far cadere un pannello di 12 libbre da un certo punto su un casco da una certa altezza).



«Occorre quindi scegliere bene, soprattutto per l'impiego che si fa del casco, il tipo di casco in cui è andato assumendo lo sviluppo del motociclismo e degli sport invernali.



«Ma occorre fare attenzione. La confezione di prodotti in base di GS di qualità 1 e 2 è di 1200 vetture al giorno.

Le etichette dei prodotti alimentari inviate dai lettori dell'«Unità»

Le differenze minime tra formaggi grassi e magri

Come le descrizioni dei prodotti sono sempre imprecise e non danno indicazioni chiare sui contenuti e le loro proprietà - La legge di Altissimo - L'anidride solforosa nei sottaceti

Dobbiamo continuare a imparare a leggere le etichette. Saperavamo che il regolamento sulla disciplina igienica della produzione e del commercio degli alimenti che attendevamo da 16 anni, fosse fatto in modo tale da rendere tranquilli e sicuri i consumatori su quello che acquistavano. Invece il prodotto legislativo del ministro Altissimo è di natura ambigua. Non tiene conto delle direttive della Comunità economica europea sull'obbligo, fra l'altro, di mettere nei prodotti la data di confezionamento e l'indicazione della durata dei prodotti. Il regolamento è sommo e il contenuto di 18 anni di inerzia, di tentativi per non dispiacere ai produttori, e di mancanza assoluta di rispetto nei confronti dei consumatori. Invece di andare tranquilli a fare le nostre spese alimentari, quindi, dobbiamo continuare a leggere gli occhi su scritte illeggibili dal lato scritto e incomprendibili nel loro significato.

L'etichetta è dei cetriolini «freschi e croccanti» all'occhio di vino Coelanus. Al di là del fatto che quasi metà del contenuto è composto da aceto e sale (il peso netto è di 290 grammi e il peso netto è di 180 grammi) e sottolineando che questo «sottaceto» non può essere «fresco», dobbiamo riconoscere che questi cetriolini non contengono anidride solforosa. Qualche volta, quindi merita di guardare con più attenzione le etichette e scegliere i prodotti che possono essere più sicuri per la nostra salute.

In ogni caso si tratta di un sottoprodotto che ha quindi bisogno di una grande pubblicità per essere venduto, e di molta ingenuità e ignoranza da parte dei consumatori. Il Milkano Oro ha come ingredienti: formaggio, burro e sale. Il Milkano Oro ha come ingredienti: formaggio, burro e sale. Il Milkano Oro ha come ingredienti: formaggio, burro e sale.

si tratta di un formaggio decisamente grasso. Allora il consumatore immagina che il Milkano «biu» sia magro, in quanto definito «ideale per la leggerezza». Ma niente di tutto questo! Se leggiamo attentamente gli ingredienti vediamo infatti che il formaggio contiene il solito «formaggio», poi siero di latte in polvere e burro. Il contenuto, inoltre, ci sono polifosfati, citrato di sodio, acido sorbico, aromi naturali. La presenza del burro non lascia spazio a dubbi. Quello che noi credevamo essere un formaggio magro, non lo è affatto. Infatti il burro è un grasso. La differenza fra i due formaggi è quindi la seguente: quello presunto più grasso (e forse lo è) contiene polifosfati, citrato di sodio, acido sorbico, aromi naturali. Quello presunto magro contiene invece soltanto burro.

I piatti base regione per regione

Cuochi e giornalisti preparano insieme un codice della cucina

A colloquio con due «maestri» dell'organizzazione dei cuochieri sui temi sindacali e professionali della categoria - Pagine e posti

MILANO - Il problema dell'alimentazione dal punto di vista del cuoco: oggi è esplosivo un vero e proprio «boom» sul tema dell'educazione alimentare, si va dai comitati di difesa dei consumatori, ai corsi per direttori di mensa, alla costituzione dei comitati mensa dei consigli di fabbrica, alla proliferazione di articoli e pubblicazioni, a cattedre universitarie specifiche. Ma alla fine, nel piatto - quello del ristorante, o della mensa - che cosa si deve mettere il cuoco: è lui che «produce» il cibo così come viene consumato. E allora, cosa ne pensa il cuoco?

«Ne parliamo con Dino Spobba, dirigente (tesoriere) della Federazione italiana cuochi e vice presidente dell'affiliazione lombarda, e con l'ed. Scherini, membro della stessa associazione. Non si tratta di un sindacato, è bene chiarire, facendo i cuochi capo a CGIL-CISL-UIL, ma di un organismo che tutela, per così dire, la professionalità della categoria, una sorta di «ordine».

«I cuochi sono troppi o troppo pochi? Troppo pochi: è un mestiere duro, che molti non si sentono di affrontare. E poi non sempre è pagato bene. La paga sindacale si aggira intorno alle 600 mila lire. Poi c'è un fuori busta che varia da situazione a situazione. Perché c'è un fuori busta? Anche perché le 40 ore settimanali stabilite dal contratto non bastano in cucina, si deve lavorare molto di più e con molta abnegazione. Il fuori busta paga le ore in più o l'abnegazione? Entrambe, di solito.

«Molti, ma le cifre sono discordanti; alcuni dicono 40 mila, altri addirittura 200 mila. Come si supplisce a questa carenza? Dipende. In molti casi in cucina viene impiegato anche lavoro nero, in particolare manodopera straniera, proveniente dal Terzo mondo. Intendiamoci, non si tratta di capi-cuochi (la categoria più alta, ndr) ma di mansioni più umili. Qual è la gerarchia dei cuochi, in cucina? Si inizia come apprendista, poi si diventa commis, quindi capo-partita, sottocapo-cuoco e infine capo-cuoco. Di un ristorante il cliente non vede mai la cucina, come

Veri Squarcalupi

sono le cucine dei ristoranti di una grande città come Milano? Dispiace dirlo, ma sono prevalentemente carenti. Si pensa più ad abbellire la sala che a disporre di una cucina razionale. Sono carenti in che senso? E' quasi sempre un problema di spazi, di attrezzature, ma le capaci che da qui a parlare di problemi igienici il passo è brevissimo.

Cosa si può fare per migliorare questa situazione? Occorrerebbero controlli più severi e rigorosi da parte degli organismi preposti, a cominciare dall'Uffici d'Igiene. Da un nostro punto di vista, cosa potete dire sulle mense aziendali? Di solito c'è poco personale specializzato: due o tre cuochi e una marea di mano d'opera generica, che tra l'altro rimane generica fino alla pensione. In questi casi non viene offerta alcuna occasione per imparare cose nuove.

Che rapporto c'è tra l'area degli «esperti» dell'alimentazione, i nutrizionisti, i docenti universitari e i cuochi? Sono concetti opposti e del tutto insufficienti. Invece debbono essere approfonditi, perché l'igiene di una alimentazione razionale per la popolazione passa inevitabilmente, con lo sviluppo della ristorazione collettiva, attraverso la professionalità dei cuochi. Cos'è una alimentazione «razionale»? Si può mangiare per tanti motivi, per divertimento, per vedersi con gli amici, per conoscere nuovi piatti. Ma poi, quotidianamente, si mangia per vivere, e allora l'alimentazione deve essere adeguata alle esigenze di ognuno.

E il cuoco cosa può fare? Può rendere «buona» anche questa cucina, e in Italia sarebbe un'assurdità rinunciare. Si può pensare alla salute generica fino alla pensione. In questi casi non viene offerta alcuna occasione per imparare cose nuove.

Cosa ne pensate degli innumerevoli libri di cucina, che forniscono ricette, prevalentemente alle casalinghe? La nostra opinione personale è che ci sia dietro soprattutto una grande ignoranza economica. Pochi libri sono scritti da competenti, quasi nessuno da cuochi. E in TV? Il problema è identico. E' vero che si sta andando verso una «codificazione» della cucina italiana? Sì. Su iniziativa del ministero del Turismo un gruppo di cuochi e un gruppo di giornalisti gastronomi dovrebbero iniziare a lavorare attorno a questo grosso progetto.

Oggi può capitare di mangiare, per esempio, le cotolette alla milanese in modo assai diverso da Milano a Napoli. Si tratta allora di definire, regione per regione (perché la nostra è una cucina regionale) non nazionali? I piatti base in modo che tanto a Napoli che a Milano le cotolette alla milanese siano cotolette alla milanese. Poi naturalmente ogni chef è libero di introdurre variazioni e di segnalare nel menù. Ma ogni piatto potrà avere connotati precisi e storicamente accertati. In che senso è storicamente accertati? Non dimentichiamo che la cucina è una forma di cultura che affonda le radici nella storia. Per questo il lavoro di codificazione è un lavoro delicato e importantissimo. Bisogna impedire che si inseriscano in questa tradizione «varianti» stocistiche, oppure episodi di clientelismo, come troppo spesso avviene quando la torta fa troppo gola. Insomma un capo-cuoco è di ricerca, non il lancio di qualche «star» della cucina.