

Forte la concorrenza nei confronti di produzioni tipicamente italiane

In USA va di più la statuina Capodimonte «made in Japan»

Mal organizzata la nostra esportazione - Prezzi alti e scarsa attività promozionale - Resistono i prodotti più raffinati ma intanto vaste quote di mercato vengono conquistate da altri Paesi, in particolare asiatici



Porcellane di Capodimonte del tempo di Carlo III e Ferdinando IV.

Gli americani nel 1979 hanno importato articoli per arredamento e di regalo per 1.230 miliardi con un incremento del 11,7% rispetto al 1978. Dal produttore italiano del settore l'ICI - hanno importato per 64 miliardi di lire con un incremento del 21% rispetto al 1978 («dovuto in gran parte alla vendita di dipinti»), complessivamente il 5,2 per cento delle importazioni americane per tale comparto economico.

L'ICI nel segnalare due fenomeni - l'evoluzione del gusto dell'acquirente americano e la forte concorrenza esercitata da altri Paesi nei confronti di una produzione tipicamente italiana - «evidenzia una serie di fattori negativi» che in parte potrebbero essere corretti con una maggiore organizzazione e serietà dell'esportazione italiana: l'instabilità dei prezzi all'origine con continui ed improvvisi aumenti; la politica commerciale dei produttori che vengono agitati a grossi importatori e grossisti o a piccoli dettaglianti; la grande incidenza delle spese di trasporto, doganali e assicurative; la mancanza di un'adeguata politica di immagine del prodotto *made in Italy*.

«Non c'è quindi da meravigliarsi - sostiene l'ICI - se quote crescenti di mercato vengono conquistate da altri Paesi in particolare asiatici (Giappone, Taiwan, Corea) ma anche europei quali Spagna, Grecia e Portogallo».

«Basti pensare che le famose statuine "Capodimonte" vengono offerte, dal Giappone, perfettamente imitate a prezzi anche di due terzi inferiori alle nostre».

«Anche le scatole musicali e i mobili intarsiati tradizionalmente forniti dai produttori della zona di Sorrento e da quelli dell'area fiorentina vengono spesso e volentieri imitati e offerti a prezzi molto inferiori».

«Resistono meglio gli articoli di maggior pregio, raffinati a mano e quelli che si distinguono per originalità e disegno, ed è in questi - sottolinea l'ICI - che occorre concentrare l'offerta in quanto è impossibile competere nelle produzioni in grandi serie di articoli convenzionali».

«Alcuni operatori americani ritengono tuttavia che l'attuale momento congiunturale possa subire un inizio d'inversione di tendenza nei primi mesi qualora vengano adottate dall'amministrazione uscente alcune misure di rilancio dell'economia».

Una lettera e una risposta dopo un articolo su questo alimento

Disputa sulle virtù del miele grezzo Genuino, nutriente (non miracoloso)

E' sicuramente vero che quello naturale, fornito dai piccoli e medi apicoltori, è preferibile a quello lavorato e manipolato dalle industrie - Purtroppo questo prodotto è anche molto difficile da trovare in commercio

Cara Unità,
abbiamo preso atto della perfetta descrizione che Silvia Merlini ha fatto del miele nell'articolo comparso sull'Unità di lunedì 18 agosto. Un'analisi che dimostra buona conoscenza del prodotto e delle sue proprietà.

Non siamo invece d'accordo con l'esperta su quanto essa dice circa i metodi di lavorazione del miele, una volta estratto dall'alveare. Meglio, desideriamo distinguere due casi ben precisi. Esiste il miele (che risponde in parte a quanto è stato scritto dalla Merlini) ed esiste il «miele grezzo» che con il primo non ha nulla da spartire. Evidentemente l'esperta non sa che esiste questo secondo tipo di elaborato, altrimenti ne avrebbe fatto menzione.

Questo «miele grezzo» (che non si trova in commercio nella quantità del primo poiché viene prodotto non dall'industria ma dai piccoli-medi apicoltori) possiede proprio le caratteristiche che la Merlini ha voluto negare. Vale a dire: «è un prodotto naturale elaborato dalle api, che una volta estratto dai favi (noi aggiungerei, lasciato depongere e filtrato) viene inasettato e venduto».

Come si vede in questo caso il miele non ha subito il benché minimo trattamento e, sempre prendendo in prestito le parole della Merlini: «senza subire una lavorazione lunga e sofisticata».

Chi compra questo prodotto sa benissimo di non acquistare un balsamo miracoloso. Nessun apicoltore lo ha mai scritto sulla propria etichetta. Se il prodotto incontra il gusto dell'acquirente significa che possiede delle proprietà balsamiche ed emollienti molto apprezzate. Oltretutto l'acquirente è sicuro di portare a casa un elaborato naturale, senza aggiunta di additivi e conservanti. Un prodotto insomma, quello del «miele grezzo», che può essere spalmato con tutta tranquillità e sicurezza (al contrario di tanti altri prodotti sfacciatamente reclamizzati da un mercato consumistico e bugiardo) sulla «merendina del bambino».

Un gruppo di apicoltori del Consorzio Apistico di Milano

Desidero chiarire, in risposta alla lettera del Consorzio Apistico di Milano, alcune cose. Non è per nulla vero che «l'esperta evidentemente non sa che esiste il «miele grezzo», lo so e assai bene, tanto che lo descrivo, ma se nell'articolo si fa riferimento all'altro tipo di prodotto, quello industriale, il miele mi sembra abbastanza ovvio, dato che mi riferisco a cifre di molti miliardi fra prodotto nazionale e prodotto importato».

Queste cifre non possono che nascerne dal prodotto lavorato e manipolato dalle industrie e non certamente dal prodotto grezzo, di lavorazione artigianale, che, come dice la stessa lettera, non si trova in commercio facilmente, dato che è prodotto da medi e piccoli apicoltori».

So benissimo che il miele grezzo non ha additivi ed è veramente genuino, ed una volta tanto non sprechiamo questo aggettivo, ma non può però portare il marchio di pronto impiego e per la creazione di riserve minerali, enzimatiche e vitaminiche di fondamentale importanza... Pur sapendo che nel miele, inteso quello grezzo, ci sono nutrienti importanti, so anche che la quantità di questi è tale da non poter svolgere quelle azioni da alcuni decantate. E, come ho detto nel mio articolo, un ottimo alimento energetico, desiderabile sostituito di altre sostanze per le merende dei nostri bambini. E, ancora una cosa, se il miele incontra il gusto dell'acquirente, non significa che abbia proprietà balsamiche ed emollienti, vuole dire che piace, e di motivi per piacere ce ne sono, e tanti.

Il mio discorso, quindi, ha un suo senso appunto perché riferito ad un solo prodotto, quello industriale, che svolge un ruolo importante dal punto di vista commerciale ed economico, ma una cosa è certa, se volete acquistare miele, certamente la mia preferenza andrebbe a quello grezzo, solo mi piacerebbe sapere dove trovarlo, dato che nei negozi e nei supermercati non si trova.

S. Merlini

L'ortaggio in Europa messo al bando per due secoli

La melanzana nel Trecento «provocava pazzia e morte»

Generalmente l'apparizione di una pianta allo stato selvatico serve ad individuare il luogo d'origine di una specie, ma per la melanzana le ricerche in questo senso non hanno dato esito alcuno. Teoricamente, la patria di questo ortaggio dovrebbe trovarsi in qualche punto dell'Estremo Oriente. Di certo si sa che in India, ed in altri Paesi orientali, la melanzana è coltivata fin dall'antichità e rappresenta ancora oggi uno dei piatti principali.

In Europa arrivò verso il 1300 e si diffuse prevalentemente nelle regioni del bacino mediterraneo. Alla sua apparizione, sempre per la grande diffidenza che circonda in genere tutte le cose nuove, i botanici la battezzarono «solanum insanum» e ne sconsigliarono il consumo, accusandola di provocare la pazzia e la morte. Per sfatare questa leggenda ci vollero un paio di secoli ed il contributo dello scrittore fiorentino Soderini, che di questo ortaggio parlò diffusamente nel suo *Trattato della cultura degli orti e giardini*.

Le caratteristiche organoleptiche della melanzana dipendono in buona parte dalla natura del terreno e dai sistemi colturali, comunque quando questi fattori confluiscono nel modo migliore, questi ortaggi rappresentano un cibo molto appetibile e di buon contenuto calorico. In campo terapeutico, la caratteristica più evidente è la capacità di far aumentare la diuresi, e ridurre la quantità di colsterina nel sangue. Nelle Indie orientali, le foglie di melanzana ridotte a cataplasma sono usate per lenire il fastidioso prurito delle punture di insetti e dai morsi di certi serpenti (parché non siano troppo velenosi!).

Questo ortaggio, prevalentemente estivo-autunnale, si presta molto bene ad essere conservato per l'inverno mediante essiccazione, sterilizzazione o sott'olio.

Per preparare le melanzane essiccate, si tagliano a fette dello spessore di mezzo centimetro, si infilano in uno spago e si lasciano scoccare al sole per qualche giorno. Quindi si passano in acqua salata (25 gr di sale per ogni litro d'acqua), si sfilano asciugare e si conservano all'aria protette da un velo.

Le melanzane sterilizzate si sbucciano, si tagliano a fette sottili si pressano in vasi di vetro a chiusura ermetica, spargendo leggermente gli strati di sale. Si chiudono i va-

si e si fanno bollire per 40 minuti.

Per la conservazione sott'olio, si sbucciano le melanzane e si tagliano a fette. Si salano e si lasciano riposare una notte, al mattino si strizzano, si passano per qualche minuto in acqua e aceto (metà e metà), quindi si fanno asciugare il più possibile e si mettono in vasi di vetro o terracotta, condendo a piacere con basilico, aglio, origano, peperoncino. Si ricopre a filo d'olio e si gustano dopo qualche mese.



dante essiccazione, sterilizzazione o sott'olio.

Per la conservazione sott'olio, si sbucciano le melanzane e si tagliano a fette. Si salano e si lasciano riposare una notte, al mattino si strizzano, si passano per qualche minuto in acqua e aceto (metà e metà), quindi si fanno asciugare il più possibile e si mettono in vasi di vetro o terracotta, condendo a piacere con basilico, aglio, origano, peperoncino. Si ricopre a filo d'olio e si gustano dopo qualche mese.

Orsola Marchesini

Per il pane la legge autorizza impasto a mano e forni «a sole»

Dal mese prossimo sarà possibile produrre il pane secondo il sistema più antico, con la lavorazione manuale (senza cioè ricorrere all'impiantistica meccanica) e ricorrere all'energia solare per riscalzare i forni. La disposizione sarà legge, approvata pubblicata sulla «Gazzetta Ufficiale» e che modifica la legge 31 luglio 1954, n. 1087, sulla panificazione.

Nel nuovo provvedimento è detto che «i particolari stabiliti a produrre pane possono ricorrere alla lavorazione manuale e all'uso dell'impiantistica meccanica e dell'energia solare e degli altri mezzi di cottura e riscaldo con legge dello stato naturale, energia solare, energia elettrica o forma indiretta».

Durante la discussione della legge alla Camera era stato precisato che in nuova normativa non impone l'obbligo dell'impiantistica meccanica nei nuovi forni di panificazione che intendono operare con il tradizionale criterio artigianale-manuale.

Consumare meno carburante con i veicoli industriali

Gli studi per i risparmi energetici alla Volvo erano cominciati prima della crisi del '73 - Le soluzioni tecniche per economizzare il petrolio - La guida accorta

La riduzione del consumo di carburante dei veicoli industriali è un problema che ha interessato la Volvo, prima ancora che la crisi del 1973 portasse in primo piano il problema dei rifornimenti petroliferi. Ciò colloca oggi la casa svedese in una posizione di avanzata guardia per le soluzioni sperimentate e per le applicazioni pratiche. È infatti del lontano 1954 la costruzione di un motore a 6 cilindri in linea sovralimentato mediante turbocompressore.

Il principio dell'alimentazione mediante un turbocompressore azionato dai gas di scarico rappresenta una pietra miliare nella storia del motore a combustione interna perché, tra gli altri vantaggi offerti, fornisce una potenza in più del 30% in più rispetto a un motore aspirato di pari cilindrata. Il risparmio che ne deriva viene ulteriormente aumentato grazie ad un ottimo sfruttamento del carburante.

Dopo l'adozione del motore turboalimentato, la Volvo ha intensificato le sue ricerche rivolte alla riduzione del consumo. Uno dei risultati di questi studi è costituito dall'«intercooler», un sistema supplementare di raffreddamento che agisce sull'aria proveniente dall'unità turbo, di conseguenza dell'arricchimento di ossigeno e una diminuzione della temperatura iniziale di scoppio nelle camere, a tutto vantaggio di un incremento della potenza all'albero e di una riduzione del consumo senza sottoporre minimamente il motore a sollecitazioni dannose. Le caratteristiche del propulsore non sono che uno dei fattori in grado di influenzare il consumo di carburante di un veicolo industriale. Gli altri fattori sono la trasmissione - cioè il cambio e il ponte posteriore - la resistenza all'aria, la resistenza al rotolamento e, elemento determinante benedetto dal progresso, la tecnica di guida adottata dal conducente.

Il cambio dovrà avere rapporti adeguatamente ravvicinati allo scopo di mantenere il motore in un regime ottimale durante il passaggio da una marcia all'altra, altrimenti il conducente si vedrebbe costretto ad aumentare il numero di giri con un conseguente maggiore consumo. Un cambio con numerosi rapporti mette i propulsori in grado di esprimere una forza di spunto elevata con una velocità di crociera economica. La relazione tra le caratteristiche di potenza e di coppia massima del propulsore e i rapporti al cambio è perciò determinante per il contenimento dei consumi.

La Volvo è stata la prima a sceltare costruttore di motori a montare sui veicoli industriali cambi interamente sincronizzati, i quali favoriscono un risparmio di carburante evitando accelerazioni non necessarie.

La scelta del rapporto al ponte è in funzione del tipo di lavoro cui l'autoveicolo verrà destinato. Se ne deduce quindi l'importanza di scegliere il giusto rapporto. La resistenza dell'aria dipende essenzialmente da vari fattori come per esempio la forma della cabina, le sovralimentazioni, il tipo di rimorchio o di semirimorchio, gli accessori.

La forma della cabina ha una influenza determinante sull'aerodinamica del veicolo. La resistenza all'aria, come quella dell'F-12 per intenderci, conferisce maggiore penetrazione a tutta la combinazione di una con gli spigoli arrotondati come quella del vecchio F-89, perché l'aria viene spinta più in alto dagli spigoli squadrati della cabina ed è convogliata al di sopra della sovrastuttura, ha così una minore resistenza all'aria, anche nel caso di una sovrastruttura relativamente bassa, cioè con un'altezza inferiore a 3,7 metri.

Per quanto concerne i deflettori installati da alcuni trasportatori sul tetto della cabina, prove di laboratorio effettuate dalla Volvo hanno dimostrato che nelle condizioni più avverse, ossia a una velocità di 80 chilometri/ora e oltre, il deflettore permette un risparmio di carburante non superiore al 2-4%. Ciò significa che nella maggior parte dei casi il risparmio non è proporzionato all'investimento richiesto per l'installazione di questo apparecchio.

Per quanto concerne i deflettori installati da alcuni trasportatori sul tetto della cabina, prove di laboratorio effettuate dalla Volvo hanno dimostrato che nelle condizioni più avverse, ossia a una velocità di 80 chilometri/ora e oltre, il deflettore permette un risparmio di carburante non superiore al 2-4%. Ciò significa che nella maggior parte dei casi il risparmio non è proporzionato all'investimento richiesto per l'installazione di questo apparecchio.

diversi fattori che influiscono in maniera differente sul consumo di carburante. Per meglio illustrare l'influenza della forma sulla resistenza all'aria, basterebbe dire che se per spingere un autoveicolo di 38 tonnellate di PTT in assenza di vento e con la macchina in perfetto ordine occorrono circa 200 cavalli di potenza su una strada piana a 80 km/ora, ci vuole una potenza doppia per affrontarla alla stessa velocità una pendenza del 2% soltanto.

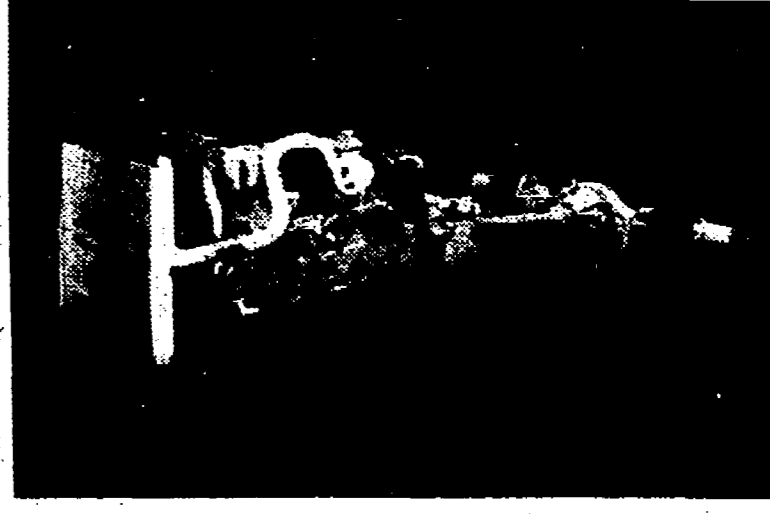
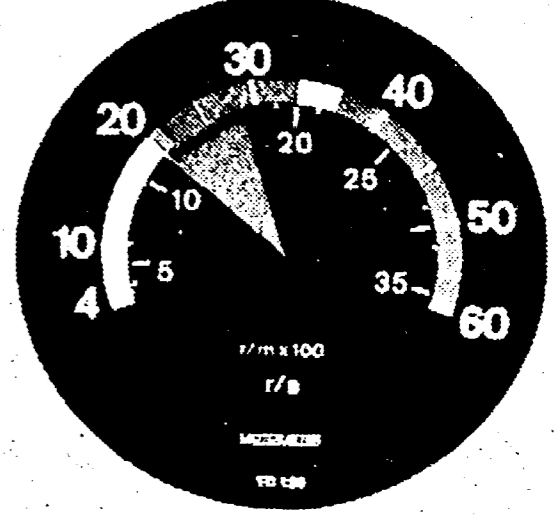
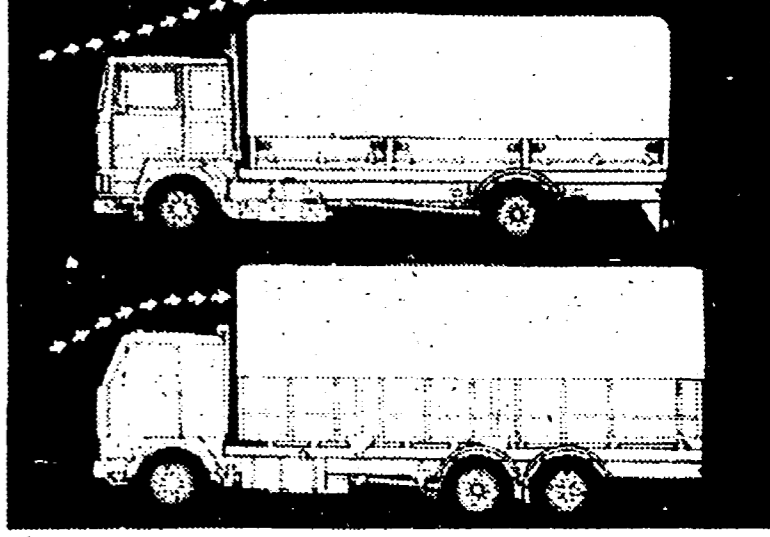
Un altro elemento della resistenza al rotolamento è costituito dall'attrito dei pneumatici sulla superficie stradale. È fondamentale gonfiare i pneumatici alla giusta pressione.

Anche il numero degli assi ha una influenza notevole poiché un maggiore numero di ruote significa maggiore attrito al suolo e quindi maggiore necessità di carburante. Lo stato del manto stradale e le condizioni atmosferiche provocano anch'essi notevoli conseguenze; infatti una strada bagnata o dissestata presenta maggiore resistenza a una guida accorta e aumenta il consumo di un buon 10%.

Sinora abbiamo esaminato elementi sui quali il conducente non ha alcun margine di intervento. Ma quando invece parliamo di tecnica di guida allora il conducente diventa protagonista.

Il maggiore risparmio di carburante si ottiene con una guida dolce e regolare, ossia tenendo il piede leggero sul pedale dell'acceleratore, mantenendo il motore al giusto regime di giri, senza imbarrarlo, con un uso appropriato del cambio e riavviando a una velocità proporzionata alla strada percorsa. E' la somma di questi piccoli particolari che forma i grandi risparmi di carburante.

Il contagiri sui veicoli industriali Volvo è stato adottato proprio per consentire di guidare in maniera economica.



Nelle foto: tre esempi delle soluzioni Volvo per ridurre i consumi dei veicoli industriali: in alto la forma spigolosa della cabina convoglia l'aria al di sopra delle strutture; al centro il contagiri con la graduazione del regime più economico; in basso l'arricchimento della catena cinematica (motore, cambio, ponte posteriore) riduce gli sprechi di energia.

d. g.

Auto fuoristrada: avanza la categoria delle 1600

Quelle di 2 litri hanno preso il posto delle fuoriserie - Quali sono i modelli più interessanti

La giapponese Daihatsu ha affiancato alla versione mille la 1600, sempre caratterizzata dalle ridotte misure d'ingombro. Questo modello, con il telaio rigido metallico, costa circa undici milioni e mezzo su strada.

Entro l'anno dovrebbe poi arrivare anche in Italia la rumena Arco 10, marca già presente con modelli più grossi. Il nuovo mezzo è dotato di un motore di 1300 cc ed ha una carrozzeria moderna che permette varie versioni (aperta, pick up, giardinetta). L'aspetto più interessante è il prezzo, che dovrebbe aggirarsi sugli otto milioni e mezzo.

Da segnalare che è allo studio l'importazione della Suzuki 800 4x4, un mini fuoristrada di soli m. 3,20 di lunghezza.

Niente da fare, invece, per la Michra 4x4. Nonostante alcune richieste pervenute alla Citroën dalla rete di vendita italiana il fuoristrada verrà importato nel nostro Paese, almeno a breve termine. La motivazione è esclusivamente commerciale.

Infine non è improbabile che alcune proposte avanzate agli ultimi Saloni dai vari carrozzieri sul tema della Fiat Panda a quattro ruote motrici possano diventare realtà, partendo, come parte meccanica, dal motore 1050 che equipaggia la Fiat 127 «rustica».

La categoria dei 1600, invece, offre una serie, anche se abbastanza limitata, di modelli con prezzi massimi a livello dei dieci-dodici milioni. È ovvio che tale differenza interessi una vasta gamma di utenze e per certi usi (caravaning, caccia e pesca, lavoro o svago), tali modelli (parliamo sempre di quelli a quattro ruote motrici) sono addirittura in concorrenza con le vetture tradizionali della classe 1600-2000.

Escludendo da questa panoramica il Volkswagen T3 (è un 1700, ma costa 18 milioni) sul mercato italiano sono oggi disponibili la sovietica Lada Niva, le Greppi Ford Savana e Alpina, la Daihatsu Taft.

La Lada Niva è un 1600 con la carrozzeria massiccia, metallica tipo giardinetta; la sua importazione avviene a mezzo di privati secondo il sistema degli stock e, per essere mezzo nuovo, vengono venduti generalmente senza garanzia. Il prezzo su strada è di circa dieci milioni di lire. Tale veicolo è particolarmente diffuso in Francia.

Le Greppi sono automezzi realizzati in piccole serie dalla ditta omonima, adoperando motori e componenti Ford (specie del Transit). La Savana ha un motore 1600, mentre il modello più piccolo, l'Alpina, monta un 1300. I prezzi sono di circa 10 e 9 milioni rispettivamente. La carrozzeria di questi modelli è aperta, con capote in tela.

Alla scopo di arricchire ulteriormente la propria gamma, la SWM sta mettendo a punto un nuovo modello di 500 cc. La nuova moto è dotata di motore Minarelli a sei marce corsa corta, con accensione elettronica e potenza massima intorno ai 6 CV a 7500 giri. Il carburatore è un Dell'Orto da 14, i pneumatici Pirelli Trail da 2,50 x 21 anteriori e da 3,50 x 18 posteriori. Il telaio, dal disegno interessante, è montato in tubi al cromo-molibdeno mentre il motore, montato a sbalzo, è protetto nella parte inferiore da una robusta pia-

strada in lega leggera. Serbatoio, parafranghi e fiancattino sono in plastica antiurto. Eleggente la forcella con ammortizzatori Mazzocchi.

Il nuovo modello SWM (nella foto) adotta anche un originale comando del gas a tiro orizzontale della Domino.

Il peso complessivo della moto è di soli 65 chili con un interesse di 1266 mm.

La commercializzazione di questo modello è prevista per questo mese. La SWM assicura che il prezzo sarà interessante e che i consumi (miscela al 2%) risulteranno contenuti.



Nuovo 50 da trial Motore Minarelli - Sta per commercializzarlo la SWM