

Consumi Alimentazione

Le cooperative propongono la vendita del «pesce doc»

Le branchie rosso vivo, l'occhio vivace, la rigidità: un buon naso e l'esperienza possono aiutare a riconoscere il pesce fresco da quello surgelato, congelato o peggio disgelato. Ma sul mercato ittico e nelle rivendite al dettaglio oggi si trova di tutto e alla rinfusa. Spesso l'acquirente, è il caso di dirlo, «non sa che pesci pigliare» dal momento che quel sarago potrebbe essere stato ugualmente pescato sulla costa liguri o nell'Oceano Pacifico e abilmente camuffato. Né è servita a qualcosa la legge che impone ai ristoratori di parlare di «pesce fresco» solo quando la dicitura corrisponde al vero. E questo perché non è semplice definire in termini di giorni o di ore il

tempo che deve trascorrere affinché un pesce non sia più «fresco». Comunque, a tutt'oggi, non esistono definizioni certe e applicabili alle varie specie. Di tutto ciò si sta occupando da tempo la Lega delle Cooperative con una serie di proposte che riguardano il pesce fresco e il «pesce d.o.c.», cioè a «denominazione di origine controllata» come il vino e altri prodotti alimentari. Parlare di pesce «d.o.c.» significa in sostanza mettere in grado il consumatore di sapere quando e dove è stato catturato «perché» — spiegano alle cooperative di pesca — c'è anche differenza di gusto, di profumo e quindi di qualità a seconda se la cattura sia avvenuta

in un mare piuttosto che in un altro. Ad esempio, la triglia può essere fantastica, o buona, o addirittura mediocre: dipende se ha vissuto in un mare pulito, vicino agli scogli o in certi fondali fangosi che lasciano il segno sulla qualità e il gusto dello stesso armo. In Liguria, ad esempio, i pescatori sostengono che la triglia migliore è quella pescata sotto i tremagli; quella presa al largo con le reti a strascico non hanno le stesse caratteristiche. Si dice anche, ma qui veneti e marchigiani potrebbero non essere d'accordo, che la triglia dell'Adriatico e del Mar Ligure sia di gran lunga più pregiata di quella adriatica. E per ogni tipo di

pesce il discorso potrebbe essere lo stesso. Stabilire e rendere note provvisoria «dicitura di cattura di una partita di pesce può dunque aiutare molto. Ma il marchio «d.o.c.» di per sé non basta. Le cooperative sostengono anche che tutto il pesce pescato in Italia (700 mila tonnellate annue di cui 191 di pesce azzurro, 150 di cozze e vongole) è interessato al primo deficit verso l'estero pari a circa mille miliardi) dovrebbe passare attraverso i mercati ittici, qui, secondo i sistemi che illustriamo in uno degli altri servizi di questa pagina, andrebbe messo in vendita separatamente quello fresco, quantomeno da quello surgelato e congelato. Oggi, invece,

nella maggior parte dei mercati, questo non succede. «Per stabilire la freschezza», dice Manuelli — il problema è più complesso. Ci sono pescherecci che stanno in mare diversi giorni e hanno diversi sistemi di refrigerazione. I cestoni di prodotti, ci sono barche che partono la sera e ritornano il mattino. C'è tipo e tipo di pesce: scampi e gamberi, ad esempio, vanno consumati quasi subito; pesci più grossi non soffrono e non vanno a male anche per qualche giorno. Stabilire una casistica seria non è però impossibile. I cittadini sarebbero garantiti. Per fare ciò resta comunque fondamentale che il centro di tutto sia il mercato».

La pesca è una ricchezza poco sfruttata

Il pesce fresco in Liguria viaggia di notte, anzi, di notte lascia questa regione marittima e il mattino dopo lo si può trovare sui mercati piemontesi e lombardi o nelle industrie di trasformazione del Nord italiano ed europeo. I pescherecci, infatti, attraccano nottetempo ai diversi porti e porticcioli tra Savona e Imperia; sulle banchine li aspettano i camion refrigeratori. Nessuno è in grado di dare un dato preciso su quanto pescano queste flottiglie legali e nello stesso tempo un po' clandestine, proprietà di poche famiglie (liguri o no) che gestiscono buona parte della pesca in questo mare. Si sa solo che di pesce ne arriva tanto, che non passa sui mercati di questa regione (Genova, Savona, La Spezia e Imperia) piccoli e male attrezzati, che probabilmente l'industria della pesca, così organizzata, sfugge per buona parte ai controlli fiscali. Si sa, soprattutto, che un'attività apparentemente marginale potrebbe svilupparsi molto di più e meglio se fosse organizzata e controllata diversamente. Allo stato attuale la situazione è tale che sommando le barche da pesca di tutte le marinerie liguri si arriva a 1642 natanti di cui appena 126 al di sopra delle 10 tonnellate; gli addetti sono 5014 di cui solo il 41% pratica la pesca come attività primaria. Ne esce un fatturato ufficiale di 50/60 miliardi dal quale è evidentemente escluso il fenomeno notturno cui accennavamo all'inizio.

Questa dati vengono dalle Cooperative aderenti alla ANCP (Associazione Nazionale Cooperative Pesca aderenti alla Lega). Sono infatti i cooperatori a tenere in piedi l'80/90% di questa attività e sono del tutto convinti che si potrebbe fare molto di più. Recentemente hanno dato vita a Camogli ad un convegno nazionale sui problemi della pesca e hanno presentato un pacchetto di proposte in Regione. «Come la terra» — dice il presidente delle cooperative della pesca Mauro Manuelli — «anche il mare è stato abbandonato per anni. Ora c'è un ritorno e c'è una ricchezza da sfruttare meglio. Le nostre proposte vanno appunto nel senso di migliorare i mercati, creare gli spazi per lo sviluppo dell'industria di trasformazione. Molti credono che nel mar Ligure si peschi solo pesce azzurro, ma non è così».



Giuseppe Migneco: «Pescatori». Il quadro è esposto a Firenze alla mostra «Uomini e luoghi del lavoro curata da Mario De Michelis».

Solo il 20 per cento arriva sul mercato

Fabrizio de André nel suo «Creza de mit» ha registrato le grida e i suoni del mercato del pesce di piazza Cavour a Genova. Il mercato è bello, fa colore, odori e grida che sanno di buono e di antico. Ma, a parte il fatto che sui banchi di pesce fresco ne passa poco e comunque confuso con quello congelato, surgelato, a volte anche di provenienza incerta, i mercati ittici liguri servono quasi a niente. A Genova, Imperia, Savona e La Spezia, nella struttura pubblica deputata alla compravendita del pesce fresco, ogni giorno arriva solo il 20% circa di quanto si pesca nel mar Ligure. Il motivo è semplice, passare sul mercato non conviene e non solo per motivi fiscali. È proprio il sistema ancora in vigore in Liguria che è superato dai tempi e dalle esigenze di un luogo in cui i prezzi si formano in modo trasparente, in cui il pescatore possa dire la sua e non sia costretto a subire leggi imposte da altri, in cui il grossista si limiti a comprare e la smetta di farla da padrone, in cui i costi siano trasparenti.

Tutte cose, queste, denunciate chiaramente nel loro convegno dalle cooperative. Oggi il mercato tipo della Liguria funziona così: i pescherecci arrivano in porto e il pesce viene acquistato dai grossisti. I grossisti questi ultimi a fissare i prezzi e sono loro ad avere i banchi sul mercato ai quali vengono trasportate le cariche di pesci. I grossisti pesche fresche nostrane e pesce congelato che arriva dal mare, cioè il pesce che arriva dai grossisti, si arriva in un

che al 15% del prodotto mentre è dimostrato che una struttura di vendita solo se offre servizi di un tipo pari al 5%. Ed è pure dimostrato dalla pratica che i costi possono essere abbattuti offrendo servizi razionali e modernissimi. Basta pensare che altrove, le banche pagano (attraverso regolare gara d'appalto) per poter tenere sul mercato un tipo di pesce in grado di fornire tutti i servizi necessari al denaro che circola. In Liguria, invece, in Cassa di Risparmio riesce ad ottenere un diritto pari all'1/1,5% in cambio della sua presenza. Ed è proprio alla realtà concreta esistente da altre parti che si riferiscono le cooperative quando propongono alla Regione e ai Comuni radicali modifiche nel funzionamento e nella gestione dei mercati del pesce. Prima di tutto, «l'asta meccanica», il sistema cioè, che permette la formazione di un prezzo trasparente e giustificato, e che ridà a ciascuno il proprio posto sul mercato «che», dice Manuelli — «è il posto dove il produttore deve vendere, il grossista il dettante, il compratore e la struttura fornire il servizio di mediazione».

costi delle cooperative. Il mercato tipo della Liguria funziona così: i pescherecci arrivano in porto e il pesce viene acquistato dai grossisti. I grossisti questi ultimi a fissare i prezzi e sono loro ad avere i banchi sul mercato ai quali vengono trasportate le cariche di pesci. I grossisti pesche fresche nostrane e pesce congelato che arriva dal mare, cioè il pesce che arriva dai grossisti, si arriva in un

Servizi a cura di Massimo Razzi

Motori

destinata ad un sicuro successo soprattutto per due motivi: la sua eccezionale silenziosità e le prestazioni che reggono degnamente il confronto con quelle di una berlina con motore a benzina di un litro e mezzo di cilindrata. Al Diesel, dunque, la Casa di Chivasso è giunta tardi, (fra non molto arriverà anche il turbo diesel) ma è riuscita a farlo mantenendo intatta l'immagine che ha reso tanto affezionato e sempre più numerosi gli utenti della Lancia.

Che Diesel quello Lancia!

È stato montato sulla Prisma - Prestazioni e confort degni di un 1500 a benzina

Tutto ciò avviene perché alla Lancia hanno badato proprio a tutto e si sono preoccupati di ottimizzare il funzionamento del propulsore che la Fiat ha realizzato per la Regata ma avendo un occhio rivolto alla Prisma. Così a Chivasso hanno collocato la pompa di iniezioni in posizione più accessibile e l'hanno incassata in un carterino, quella dell'olio l'hanno messa in asse con l'albero motore, hanno modificato il volano, hanno adottato un filtro dell'aria dotato di paratie interne insonorizzanti e sono ricorsi ad infiniti accorgimenti per assicurare oltre alla potenza e alla elasticità di marcia (il motore di 1929 cc eroga una potenza di 65 CV a 4600 giri/minuto e una coppia di ben 12,1 kgm a soli 2000 giri/minuto) anche il massimo di silenziosità. È stato calcolato che a 120 orari la rumorosità al posto di guida della Prisma Diesel non supera il 74 dBA, ossia un valore che anche le più silenziose «medie» a benzina difficilmente riescono a non superare.

Valida accoppiata caravannistica tra la Sprite Special e l'Arna Ti

In un test effettuato dalla Caravans International il «treno» ha viaggiato ad una velocità di crociera di 80/90 Km orari senza mai superare i 4000 giri/minuto

Il caravanning può essere sportivo anche con vetture di limitata cilindrata: basta realizzare un abbinamento omogeneo. Una conferma pratica è venuta da un test condotto dalla Caravans International con un suo modello (la Sprite Special) trainato dall'Alfa Romeo Arna Ti.



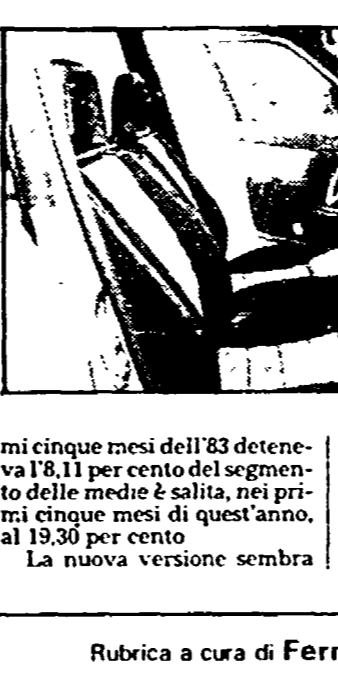
erociera (in quarta) di 80-90 chilometri orari (tachimetro), senza mai superare i 4000 giri al minuto, raggiungendo in terza i cento orari (limiti massimo in Italia per auto trainanti roulotte), «punta» utile soprattutto nei sorpassi.

Il consumo è oscillato, secondo le condizioni d'uso, fra i 10 e i 12 litri ogni 100 chilometri, valori nella media della classe 1400 c.c. L'Arna ha così dimostrato di avere anche un'anima caravannistica il modello Ti ha un motore di 1351 cc. con 86 cavalli, pesa 850 chili ed è omologata per trainare fino a 900. Cambio a 5 marce, velocità massima 170 orari. La C.I. «Sprite Special» ha quattro posti letto, (un quinto a richiesta), ed è la più accessoriata fra le «piccole» della casa toscana; lunga mt 3,70, ha un peso omologato di Kg 580. La «Sprite Special» costa, IVA compresa, 6 milioni 486 mila lire.

L'Alfa Romeo 33 anche corsaiola

La versione «quadrifoglio verde» fa i 185 chilometri orari - Costa 14.640.000 lire

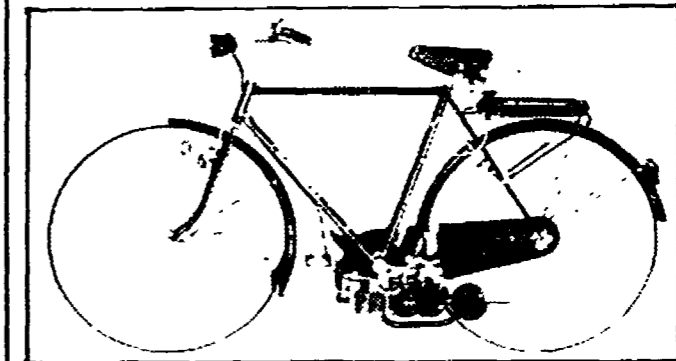
Per esaltarne anche esteriormente le caratteristiche sportive, nel caso chi la vede non sapeva che cosa significava quel piccolo «quadrifoglio verde», all'Alfa 33 «quadrifoglio verde», appunto, hanno modificato la griglia anteriore, hanno aggiunto spoileri all'anteriore e la posteriore ed hanno verniciato i paraurti nello stesso tono della carrozzeria. Ma basta salire a bordo della vettura ed accomodarsi sui sedili decisamente sportivi (come si può vedere dalla foto) per rendersi conto che si tratta di una macchina corsaiola. A sottolinearlo ancora: i contenuti sono concentrati all'interno della portiera di sinistra (dove chi guida può avere a portata di mano gli oggetti più svariati, compresa la lampada di lettura) e il manometro dell'olio e il voltmetro aggiunti agli strumenti già esistenti sulle 33, diciamo così, normali.



Con la «quadrifoglio verde», è evidente, l'Alfa Romeo tende a consolidare il successo che sta incontrando, grazie alla 33 appunto, nel settore delle medie. In un solo anno — la 33 è stata commercializzata proprio nel giugno dell'83 — sono state immatricolate in Italia 54.000 Alfa 33 ed oltre 30.000 sono state vendute sui mercati europei. Grazie a questi risultati l'Alfa Romeo, che nei primi cinque mesi dell'83 deteneva l'8,11 per cento del segmento delle medie è salita, nei primi cinque mesi di quest'anno, al 19,30 per cento. La nuova versione sembra essere perfettamente in grado di assolvere al ruolo che le è stato assegnato, visto che per il prezzo (14.640.000 lire IVA inclusa), prestazioni e consumi può degnamente competere

Il «Mosquito» torna su strada

Una prova convincente lungo i 300 chilometri della classica «Milano-Sanremo»



Nel 1955 un «Mosquito», celeberrimo «motorino» prodotto dalla Garelli (già dalla primavera del '46), compì la straordinaria impresa di viaggiare per 55 giorni e 55 notti ininterrottamente coprendo, alla media di 30 kmh, la distanza di 40.175 chilometri: praticamente il giro del mondo.

centemente in sella al «Mosquito», comprendo i 300 chilometri della classica «Milano-Sanremo» in circa dodici ore, è certamente ben poca cosa. Dobbiamo però riconsiderare che il «Mosquito» ci ha indotti ad una diversa considerazione del trascorrere del tempo e ci ha permesso di apprezzare un itinerario paesaggisticamente piacevole che, dispendio di un veicolo più veloce, difficilmente avremmo preferito all'autostrada.

Con protesi patente pure ai sordi

Aggiornamento «tecnologico» al sistema di accertamento dei requisiti auditivi per il rilascio delle patenti di guida: d'ora in poi l'esame dell'udito per le patenti «A», «B», «F», potrà essere sostenuto anche usando apparecchi correttivi, cioè protesi per la sordità. Le caratteristiche tecniche delle protesi dovranno essere descritte in un apposito certificato, da sottoporre al medico che procede all'accertamento dell'idoneità fisica. L'uso delle protesi è ammesso sia in sede

di primo rilascio della patente, sia in sede di rinnovo. Resta però escluso l'uso delle protesi auditive da parte di coloro che vogliono la patente per i mezzi pesanti o di uso particolare (patenti «C», «D», «E»).

Rubrica a cura di Fernando Strambaci