

Nuove strade. La terra, oltre alla coltivazione, è una realtà "giovane" che sempre più ha a che fare con l'ospitalità, la promozione di nuove forme di lavoro, la ricerca della sostenibilità e la promozione della ricchezza paesaggistica

Inclusione

Le cooperative del vino sposano l'accoglienza

LUCIANO MOIA

Nel cuore del Friuli, ai piedi delle Alpi carniche, c'è Rauscedo, frazione del comune di San Giorgio della Richinvelda (Pordenone). È la capitale mondiale della barbatella – la piantina innestata della vite – con oltre 100 milioni di innesti (75% della produzione italiana, 20% di quella mondiale). I vivai cooperativi del piccolo centro friulano hanno 220 soci e, tra occupati diretti e indotti, danno lavoro a 2.500 persone. Praticamente un paese interamente "cooperativo" dove la produzione di qualità, esportata in 28 Paesi tra cui Cina e Azerbaigian, si sposa ai valori tradizionali della cooperazione: accoglienza, inclusione, difesa delle situazioni di fragilità, scelte solidali. C'è tutto questo e molto altro a Rauscedo dove, proprio 100 anni fa, qualche settimana prima della disfatta di Caporetto, un caporale piemontese insegnò a un commilitone friulano il segreto dell'innesto a spacco della vite. E contribuì così, negli anni successivi, a salvare la viticoltura nazionale

L'esempio

I vivai di Rauscedo hanno 220 soci e tra occupati diretti e indotti danno lavoro a 2.500 persone

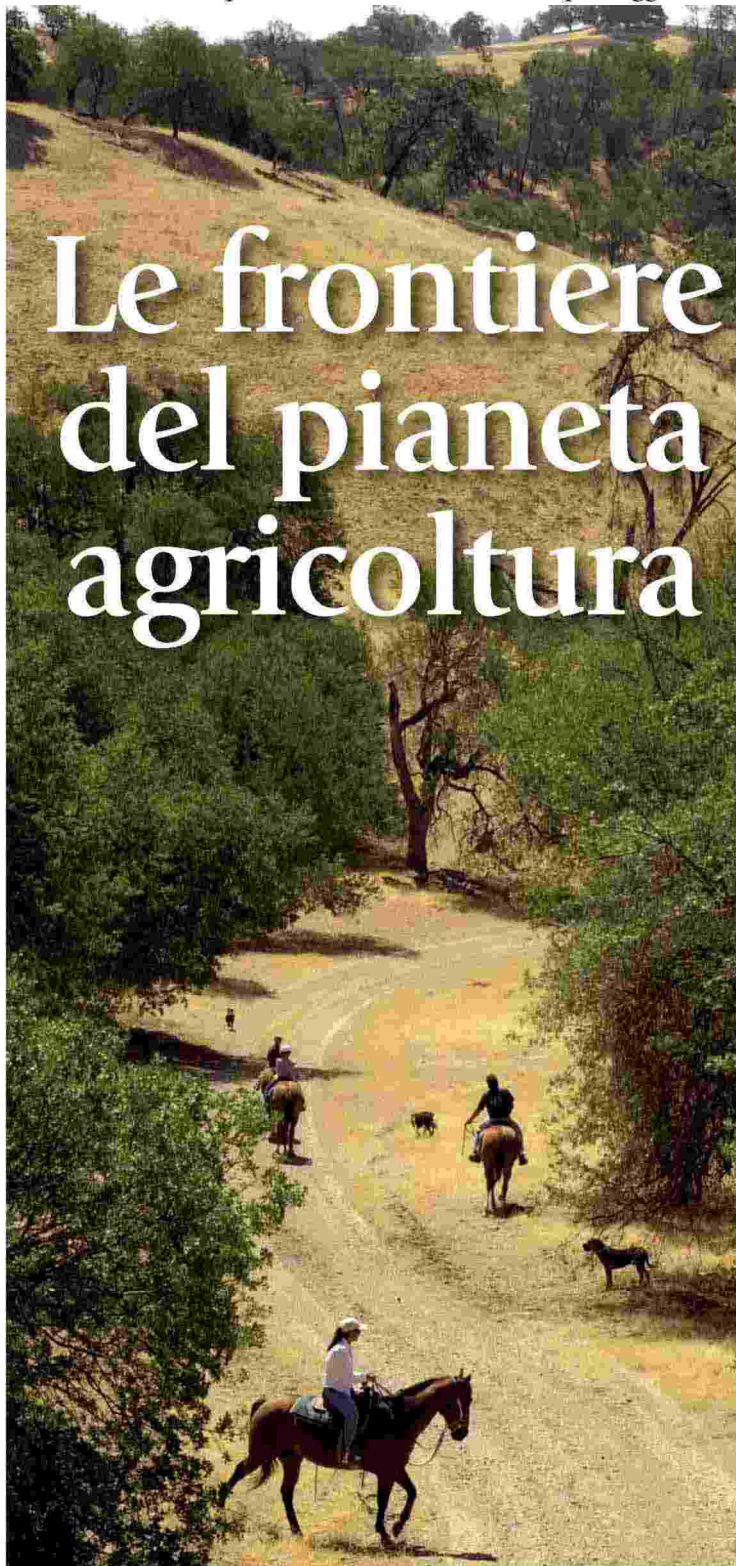
dalla tragica invasione della fillossera. I vivai cooperativi di Rauscedo non sono un esempio isolato nella rete virtuosa delle cooperative del vino. Sono tante, e spesso sorprendenti, le piccole storie di famiglie che hanno saputo resistere agli eventi negativi del mercato e della vita grazie alla logica cooperativa. Ieri questo mondo operoso, che non fa notizia, ma che ha un peso economico e sociale sorprendente, ha debuttato a Milano presentando il primo evento nazionale. Il 25 e 26 novembre tutte le realtà delle cooperazioni vitivinicola italiana usciranno alla ribalta in "Vi.Vite". Obiettivo quello di raccontare, appunto attraverso le cantine cooperative, la vita bella di un'Italia che non va in prima pagina ma che, attraverso i suoi 148mila soci e i suoi 9mila dipendenti, diffonde valori e benessere. Difficile immaginare che dalle cantine cooperative arrivi il 58% della pro-

duzione nazionale e che il giro d'affari sia di 4,3 miliardi l'anno con un'esportazione pari al 42% del fatturato. Ma è proprio così. «Quello di cui non si parla mai – spiega Ruenza Santandrea, coordinatrice del settore vitivinicolo dell'Alleanza delle cooperative – è la dimensione familiare delle nostre realtà. In media i nostri soci possiedono due ettari di vigna. Da soli non potrebbero sopravvivere. Ma insieme sono riusciti a dotarsi di sistemi produttivi d'avanguardia e, grazie alla professionalità di agronomi, enologi, esperti di marketing, riescono a produrre e commercializzare ottimi vini». Dove? Quasi ovunque. Le cantine cooperative sono diffuse dal Trentino alla Puglia, dalla Toscana, al Piemonte alla Sicilia. «A Vi.Vite – sottolinea Federico Gordini, ideatore della manifestazione che si

svolgerà alle Cavalierie del Museo della Scienza e della tecnica – parleremo per la prima volta in modo diffuso delle cantine cooperative e del loro ruolo, non solo in termini di eccellenze produttive, ma anche per la tutela del paesaggio e della difesa del patrimonio viticolo autoctono». Deter-

minante poi, come detto, il risvolto sociale connesso a realtà intessute di tradizione, sacrificio, impegno solidale. Tante le storie che aprono il cuore. Come quella delle "Cantine La Pergola", Moniga del Garda, unica realtà cooperativa della riviera bresciana, 175 anni di storia, che ha deciso di sostenere la diffusione in Italia del vino di Betlemme, il Cremisan. Suggestioni bibliche ma anche risorsa preziosa per territori stritolati dai conflitti e dal bisogno. Ma anche di promuovere progetti solidali sul Garda, come la scuola di vela per non vedenti. «Sono tantissime le nostre realtà – conclude Santandrea – che rappresentano piccoli presidi di tutela sociale in territori ormai spopolati della cosiddetta Italia minore. La nostra rete permette loro di andare avanti, di offrire lavoro, di alimentare nuove speranze».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scossa verde

Mobilità elettrica volano per il turismo sostenibile

ALBERTO CAPROTTI

Investire nel settore della mobilità elettrica ricevendo, in proporzione all'investimento, quote di capitale societario. L'idea è innovativa, almeno per quanto riguarda il settore. Si tratta infatti della prima campagna di *equity crowdfunding* in Italia che mette insieme mobilità elettrica e turismo sostenibile. A proporla è Route220, operatore privato leader nella gestione e installazione di stazioni di ricarica del network europeo evway per veicoli elettrici, che lancerà tra pochi giorni la sua campagna di raccolta fondi. Il target è stabilito a 500mila euro, partendo da una quota partecipativa minima per investitori privati e professionali di 10mila euro.

Al di là dell'iniziativa e del suo possibile successo – evidentemente legato all'espansione della motorizzazione elettrica nel nostro Paese – i numeri per ora percentualmente irrilevanti di questo tipo di mobilità (mediamente lo 0,1% sul totale delle nuove immatricolazioni) sottendono un mercato in forte espansione nei prossimi anni.

Il contesto diventa ancora più interessante nello scenario ipotizzato da Route220: con il sistema di ricarica integrato di questo operatore infatti, le città italiane, insieme a quelle europee, si aprirebbero ad un potenziale di flussi di visitatori e utenti finali di oltre 1 milione di turisti elettrici, i cosiddetti "ev-driver". La piattaforma tecnologica open evway di Route220, interoperabile con accordi di roaming con oltre 40 operatori europei, permette infatti l'accesso diretto a oltre 20mila punti di ricarica già attivi in 24 Paesi e fornisce la mappatura di circa 100mila punti di ricarica, diversamente accessibili, in tutta Europa. L'utente può trovare la posizione della ricarica adatta per il proprio veicolo, pagare direttamente dal proprio smartphone e pianificare i viaggi aggiungendo valore alla sosta con la visita di luoghi di interesse storici e culturali.

Fin qui il progetto. Ma è proprio sui numeri, e sulla loro difformità, che si gio-

ca una partita ancora molto confusa, a riprova che la mancanza di un Ente di coordinamento e di riferimento unico penalizza enormemente lo sviluppo della mobilità elettrificata. Dando retta alle cifre di EAFO, l'Osservatorio Europeo dei carburanti alternativi, oggi l'Italia disporrebbe di 2.228 colonnine di ricarica pubbliche. Secondo Route220 sarebbero 1.750 – e 7.500 quelle private (l'80%) –. Secondo altre rilevazioni (riportate da Omniauto.it) i punti di rifornimento a libero accesso sarebbero invece 4.207 (in 2.108 postazioni), cifra che posizionerebbe l'Italia in un dignitoso quinto posto europeo dietro a colossi dell'elettrico come Germania, Regno Unito, Paesi Bassi e Norvegia.

Quel che è certo è che Enel ne gestisce poco meno della metà, sia a velocità standard che veloce a corrente conti-

L'idea

Scoprire il Paese seguendo le colonnine per la ricarica (anche se manca un censimento)

nua, molto più diffuse all'estero che in Italia, ma presto in crescita grazie al progetto EVA+ che prevede l'installazione, in tre anni lungo le tratte extraurbane, di 200 colonnine di ricarica veloce, 180 in Italia e 20 in Austria. Il programma, co-finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito di "Connecting Europe Facility", vede la collaborazione di alcuni costruttori (Renault, Nissan, BMW e Volkswagen) e attraverso questo primo gruppo di installazioni è stata "elettrificata" proprio in questi giorni la tratta Roma-Milano, con una infrastruttura di ricarica ogni 60 km.

Ma la classifica che risulta più sorprendente (e che ribalta il principale luogo comune a riguardo) è quella che riporta il numero di punti di ricarica al numero di auto elettriche e ibride plug-in vendute negli ultimi tre anni e mezzo. In questo caso l'Italia – secondo i conteggi di Omniauto.it – risulta sesta assoluta in Europa con 2,23 auto/colonna, il che significherebbe che il mercato dell'auto elettrica è meno sviluppato della sua tanto criticata infrastruttura di ricarica. I numeri reali della quale però, come abbiamo verificato, restano incredibilmente avvolti nel mistero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

