

Le eccellenze in vendita

Franciacorta Annamaria Clementi 2001 Ca' del Bosco	Barolo Bricco Rocche 2000 Ceretto	Bordelese San Leonardo 2003 Tenuta San Leonardo	Sauvignon Sanct Valentin 2005 San Michele Appiano	Chardonnay Löwengang 2005 Alois Lageder	Super Tuscan I Sodi di San Niccolò 2003 Castellare	Super Tuscan Solaia 2003 Antinori	Bolgheri Ornellaia 2004 Tenuta dell'Ornellaia	Montepulciano d'Abruzzo Villa Gemma 2004 Masciarelli	Cannonau Turriga 2004 Argiolas	Merlot Patrimo 2004 Feudi di San Gregorio
---	--	--	--	--	---	--	--	---	---	--

Il buon bere I rossi toscani e piemontesi si affiancano ai Chateau francesi

La riscossa dei vini italiani

Ora i grandi vanno all'asta

Bottiglie come opere d'arte. A Milano batte Sotheby's

MILANO — I francesi ci guardano ancora un po' di traverso, ma se ne fanno una ragione: era cominciata con l'ingresso trionfale dei nostri stilisti nell'empireo della moda; adesso è l'ora dei vini, anzi dei grandi vini: smessi i panni degli eterni secondi, i prodotti eccellenti del *made in Italy* si sono imposti con identità e immagine vincente. Dice Gelasio Gaetani Lovatelli D'Aragona, fondatore dell'*International wine Academy of Roma*: «Fino a poco tempo fa, nelle grandi aste internazionali, che si tengono periodicamente a Londra, Ginevra e New York, il 100 per cento di bottiglie battute erano francesi. Oggi, invece, almeno il 30 per cento riguarda i nostri rossi importanti, soprattutto toscani e piemontesi». Buon segno. Ecco, allora, il mix delle due bandiere nazionali, per citare un esempio di casa nostra, nell'evento che si svolge domani a Roma, a Villa Aurelia, dove, sotto l'egida di Gelardini&Romani (Wine Auction) e nell'ambito della presentazione dei Grand Cru d'Italia, si svolgerà la prima asta italiana interamente in *primeur* (per i profani, si tratta della vendita di bottiglie alcuni anni prima che queste siano offerte sul mercato) di grandi etichette, dai più famosi «Chateau» (Lafite Rothschild, Latour) agli italiani Masseto, Amarone Dal Forno, Messorio.

Ancora: il meglio della produzione tricolore, e soltanto questa, domina oggi la scena dell'altra capitale, Milano. Con un'asta benefica (alle 18,30, nella Sala Buzzati del *Corriere della Sera*, in favore di Doppia Difesa, l'associazione di Michele Hunziker e Giulia Bongiorno) battuta da Sotheby's per il comitato Grandi Cru d'Italia (in tandem con la Camera della Mo-

Qui Lina



di LINA SOTIS

Altezza 1,70, taglia 42, testa vuota: Gheddafi e altri vogliono così l'altra metà del cielo. Signore, datevi una mossa: anche le belle hanno un cervello. La ragazza immagine non è un mestiere ma un'etichetta, a poco prezzo, che rimane attaccata tutta la vita. Studiate e imparate a dire: no

linasotis@gmail.com

da), presieduto dal marchese-viticoltore Vittorio Frescobaldi. Assente giustificato, poiché sarà a Londra per la presentazione del nuovo ristorante e wine bar «Dei Frescobaldi», all'interno dei magazzini Harrods: alta cucina italiana e vini italiani. «Nei Paesi stranieri, soprattutto in quelli emergenti, è fondamentale legare i nostri vini alla nostra gastronomia, che si è affermata sulla scena mondiale — osserva Marco Caprai, autore del lancio del Sagrantino di Montefalco, attraverso l'esemplare recupero di un antico vitigno —. Oggi l'Italia annovera molti piccoli produttori di vini di alta qualità, ma per tenere il mercato occorre fare sistema. Sennò, è boomerang». Certo, l'allarme non riguarda i collezionisti di etichette, disposti

a spendere fortune per aggiudicarsi le bottiglie super. Gelasio Gaetani ricorda di aver aiutato Angelos, il butler di Valentino, nel metter su la cantina della residenza francese di Chateau de Wideville: «Lo stilista chiese di acquistare rossi importanti per gli ospiti di riguardo. Rigorosamente italiani». Nell'asta milanese, sfiliranno 130 etichette, che rappresentano il meglio dei prodotti vinicoli di tutto il Paese. Ci sarà un discreto numero di bianchi, bollicine comprese, solitamente tagliati fuori. «Ciò significa — dice Marcello Lunelli (cantine Ferrari) — che i bianchi di alta qualità hanno finalmente fatto breccia, come si meritano, anche tra i cultori del vino più esigenti».

Marisa Fumagalli

Super Tuscan

Flaccianello della Pieve 2003
Fontodi



Milano

E anche Armani omaggia Valentino Galà per il film sull'«Imperatore»



Stilista Valentino Garavani

MILANO — Ancora una sfilata. Ancora un tappeto rosso. Lunga vita a Valentino, l'ultimo imperatore, che ieri si è presentato avvolto in una sciarpa nera con teschi bianchi. Per la prima milanese del film-reality dello stilista moda e celebrity non hanno resistito all'invito. Così a sorpresa puntuale alle 20.30 si è presentato al botteghino anche «il re», Giorgio Armani, con la sorella Rosanna. E poi in ordine sparso, fra pieghe e potere, lo staff Medusa: Giampaolo e Rossanna Letta, Carlo Rossella e il regista Matt Tyrnauer; Naomi Campbell con fidanzato russo, Ennio e Carlo Capasa, Aquilano e Rimondi, Pier Paolo Piccioli e Maria Grazia Chiuri (gli eredi dell'imperatore), Veronica Etro, Dean e Dan Caten, Francesco Scognamiglio, Alessandro Dell'Acqua, Matteo Marzotto, Antonia Dall'Atte, Elenoire Casalegno, Paola Caovilla, Martina Colombari e Billy Costacurta, Margherita Missoni, Pupi Solari, Allegra Versace. Risate e applausi. Applausi e risate. Sino all'omaggio finale divertito e divertente a Valentino Garavani e al socio storico Giancarlo Giammetti, protagonisti di autoironici siparietti dietro le quinte, fra litigio e creatività. Mancavano solo i cinque carlini, che nel film compaiono compostamente assisi sul divano del jet personale dello stilista, amorosamente assistiti da una solerte dog sitter. Dopo la proiezione tutti a cena — una cinquantina di selezionatissimi — invito personale del direttore di *Vogue Italia* Franca Sozzani, da «Giacomo».

L'INTUIZIONE DEGLI INGLESI

Come fare i regali di Natale in un'ora e mezza (partendo in anticipo)

di MARIA LAURA RODOTA'

Chi sta cominciando a innervosirsi per la partenza degli spot natalizi e la comparsa qua e là dei primi Babbi Natale appesi ai balconi (ma non si può fare qualcosa? Ordinanze dei sindacati che li vietano? Moral suasion per convincere a non appenderli? Per favore) ora sa chi è l'uomo da invidiare. Si chiama Stephen Moss. È un giornalista del *Guardian* e riesce a comprare tutti i regali di Natale per l'intera famiglia in un'ora e mezza. Anzi è riuscito a far di meglio, il suo record personale, nel 1986, è di un'ora e 22 minuti. Sabato, a Kensington High Street a Londra, tenterà di batterlo: «Poi io sarò libero, gli altri passeranno



i prossimi sei sabati arrancando in centri commerciali strapienati». L'anticipo è importante. Ma il segreto è un altro: «Comprare gli stessi regali ogni anno». A ciascuno il suo; sempre negli stessi negozi; integrando i regali più scamuffi con buoni-acquisto con cui il destinatario potrà scegliere quel che vuole; andando in negozio dopo Santo Stefano e perdendo tempo lui/lei. E poi: essere monotoni rassicurati, essere spilorci deprime. Per i giovani nipoti meglio abbondare in buoni; però aggiungendo un libro, «bisogna essere un po' aspirazionali». Per suo padre, Moss ha una lista da figlio affettuoso: «Buoni acquisto, un cappello, una

cravatta, un ombrello, del whisky e un libro sulla Seconda guerra mondiale. Prima gli compravo anche un calendario di gatti, poi il suo gatto è morto e non vorrei intristirlo». Per sua moglie compra cioccolata e poi va in una grande profumeria: «Le donne del negozio ti diranno cosa comprare». Sembra un tipo arido? Ma perché. È un tipo organizzato. Sa cosa piace ai suoi cari e si procura tutto senza perdere tempo, senza stressarsi, senza maledirli. Il modello Moss è compatibilissimo con lo spirito natalizio (in più ha ragione, sbrighiamoci se possiamo).

I modelli Dopo dieci anni di progetti la Ford le mette in produzione e Toyota si prepara al lancio: proteggeranno i passeggeri posteriori

L'airbag nella cintura, la nuova via della sicurezza nelle automobili

MILANO — Rischia di essere uno di quegli accessori che nel giro di qualche anno, in alcuni casi prima, ci ritroveremo su ogni autovettura. Si tratta delle cinture di sicurezza con airbag incorporato. La casa che è più avanti è la Ford che già dall'inizio del prossimo anno inizierà a montarle sul suo Suv Explorer. Di sicuro poi arriverà con un sistema simile la Toyota. Ma così come accaduto per altri apparati, uno per tutti l'Abs, è pensabile che la novità, se dovesse rivelarsi efficace, si diffonderà sui vari modelli di auto. Non è un caso del resto che ogni casa automobilistica dal maggiore gruppo al mondo Volkswagen alla Fiat-Chrysler, ai francesi di Peugeot e Renault, così come ai vari giapponesi, tutti facciano della sicu-

rezza uno degli elementi principali della loro politica industriale e commerciale. Al momento partiranno gli Stati Uniti. Dopo dieci anni di progettazione, darà il via la Ford introducendole per i sedili posteriori, puntando a salvaguardare i passeggeri dai traumi dovuti alla forte trazione esercitata dalle cinture sul collo e sul torace. In realtà queste cinture-airbag si erano viste già al Salone di Detroit del 2001 come una avveniristica proposta che ora si realizza. E a un costo che non dovrebbe superare il prezzo di un accessorio di intrattenimento, ossia molto simile a quello di una comune radio. Ma come funzionano? In caso di incidente, il tubolare inserito nella cintura, viene gonfia-

Il sistema

Gas freddo I sensori valutano la gravità dell'impatto: il tubolare inserito nella cintura viene gonfiato con l'emissione di un gas freddo

Meno traumi La forza d'inerzia si distribuisce su una superficie del corpo 5 volte superiore



La simulazione Un test sui manichini. L'airbag nelle cinture era apparso come progetto avveniristico nel 2001 a Detroit

to, con gradualità (se confrontato alla violenza con cui esplodono normalmente gli airbag anteriori), nell'arco di 40millisecondi, con l'emissione di un gas freddo che si trova in una piccola bombola posta sotto il sedile. Alcuni sensori valutano la gravità dell'impatto, prima di azionare il sistema di difesa, successivamente, il gas defluisce attraverso fori predisposti. Queste cinture, ricoperte di materiale morbido, possono essere indossate senza tenderle completamente, favorendo quindi bambini e persone anziane. I test effettuati hanno simulato anche la tipica posizione della testa dei piccoli passeggeri, addormentati, appoggiata lateralmente sul seggiolino, e non sono stati segnalati inconvenienti. Quando le cinture en-

trano in funzione, distribuiscono la forza di inerzia che viene prodotta dalla decelerazione, su una superficie del corpo cinque volte maggiore rispetto alla sola cintura, evitando ferite localizzate, spesso causate proprio dagli stessi dispositivi. Come si diceva, la stessa Ford nelle sue ricerche di marketing ha visto che la sicurezza è la spinta maggiore per catturare la fiducia del consumatore, tanto da vantare un grande numero di modelli «cin-

Comfort

Ricoperte in materiale morbido, sono studiate in particolare per bambini e anziani

que stelle», assegnate dal Ministero dei Trasporti americano. La casa di Detroit ha applicato nel 1955, per la prima volta, le cinture anteriori su alcune auto, ma l'invenzione delle «bretonne» di sicurezza risale al francese Gustave Liebau che le brevettò nel 1903. Fu poi un tecnico Volvo, Nils Bohlin, che nel 1959 studiò una versione a tre punti, oggi la più diffusa nel mondo. L'Australia fu la prima nazione a renderle obbligatorie, nel 1971; in Italia lo sono dal 1992. Dopo Ford sarà la Toyota a farsi avanti. Ha già annunciato che un sistema simile entro il 2010, equipaggerà la Lexus LFA, un modello da 375mila dollari (circa 260mila euro).

Bianca Carretto