

L'impegno dei sindacati per la difesa di prezzi e prodotti

# L'esercito agguerrito dei consumatori tedeschi

Formiche operose e prevegenti: così potremmo definire i consumatori tedeschi in contrapposizione con l'immagine dei consumatori italiani, definiti involontari e non a torto — spensierati cicale.

Nella RFT esce una pubblicazione settimanale sulla politica dei consumi - Sette milioni di aderenti alla più potente organizzazione

cerchie applicate, che verifica la genuinità degli alimenti, e un organismo per la difesa dei consumatori contro la concorrenza sleale.

## Ambiguità politiche

Spesso, quindi, risultano ambigui gli atteggiamenti di tutte le forze politiche tedesche, anche di quelle più progressiste, nei confronti, per esempio, delle sostanze nocive o delle lavorazioni pericolose. La loro costante preoccupazione è quella di non turbare la produzione e di cercare di evitare il più possibile che si verifichi un blocco giudiziario.

Anche legalmente, infatti, le associazioni dei consumatori possono considerarsi forti. Nel 1965 è stato loro riconosciuto il diritto di intentare procedimenti in caso di concorrenza sleale. Da allora le organizzazioni sono state occupate, complessivamente, di circa mille infrazioni contro più di 700 imprese.

rafferma anche per una completa legislazione anti-monopolio influenzata in modo sostanziale dagli interventi delle organizzazioni dei consumatori. La legge contro le restrizioni della concorrenza del gennaio 1974 stabilisce, tra l'altro, l'abolizione dei prezzi imposti per i prodotti di marca che vengono sostituiti da «prezzi raccomandati» e «non obbligatori».

In tema di pubblicità, in Germania sono stati imposti alcuni minimi obblighi di informazione, ad esempio il prezzo del prodotto e la sua composizione. Una legge del 1974 proibisce la continuazione di messaggi pubblicitari ingannevoli nei rapporti commerciali e si attribuisce alle categorie professionali e alle organizzazioni dei consumatori il diritto di agire contro determinate attività pubblicitarie, una sottoposte tale diritto a precise condizioni.

In fatto di politica dei consumatori, purtroppo, il confronto con l'Italia è sempre molto scoraggiante. Da noi, tanto per fare un esempio, non esiste una disciplina normativa anti-monopolio a tutela dei consumatori. Esiste, invece, una normativa sulla concorrenza sleale che tutela solo gli imprenditori.

Ora che l'inflazione corrode spietatamente i salari e mette i più deboli in condizioni insostenibili, si fa più pressante la necessità di una mobilitazione di massa dei consumatori italiani a difesa dei loro interessi e della loro salute. Il consumatore italiano — non è un consumatore libero perché non è né informato, né tutelato, né difeso. Come consumatore, insomma, deve conquistarsi ancora spazi di democrazia.

Vera Squarcialupi

## Secondo una ricetta del '600: minestra di acini d'uva



FIATTO DI ROSE DI AFICIO (II secolo) — Preservare le rose e stogolarle. Togliere il bianco dei petali, gettarlo in un mortaio, bagnare con salsa di pesce e manipolare. Aggiungere un uovo sbattuto, un uovo intero e un uovo di strascione che scriva ad attingere vino (n.d.r.) e mezzo di salsa di pesce e salsa di uovo con lo stesso. Prendere quattro cervelli. Togliere loro i nervi e tritare i cervelli (24 parte di uovo n.d.r.) di pepe. Bagnare con il sugo e maneggiare con un coltello di ferro. Unire un uovo e mezzo di vino, uno di pane e un po' d'olio. Quasi unire bene il sugo, metterlo sulla brace calda e rettare sopra il composto suddetto. Quando sia cotto, coprire di pepe in polvere e servire.

Volete conoscere vita, morte e miracoli della cipolla? E perché non della rapa o del grano saraceno? E perché non della rucola e dell'arbutto? E perché non dell'aglio e del porro? E perché non della zucca e della zucca? E perché non della zucca e della zucca? E perché non della zucca e della zucca?

Vera Squarcialupi

Le differenze di prezzo tra spumanti e champagne

# Quel vino delle grandi feste scoperto da Dom Perignon

Una cosa è certa, in queste sere di festa, in ogni mondo, saremo di fronte ad un'appannata coppa di champagne, o più modestamente di spumante, per chiudere una festa e un anno migliore, anche se, onestamente non ne vediamo i presupposti.

Cin, cin, champagne! Ma quanto spendiamo per bere quel vinello spumeggiante che mette allegria? E cosa sarà mai per chiudere una festa e un anno migliore, anche se, onestamente non ne vediamo i presupposti.

Usciamo un momento dall'atmosfera euforica della serata e vediamo assieme i prezzi, non da un punto di vista che in questo settore c'è da sbizzarrirsi.

Gli champagne francesi, hanno un costo della materia che oscilla fra le 9.200 lire (il meno costoso, come il Ruinard) e le 32.000 lire e più (il più costoso, come il Cristal de Belle Epoque, il Cristal, il Krug), e fra questi due estremi, esiste una enorme varietà di prodotti di qualità.

Più tasse per il caffè in Brasile

Il governo brasiliano ha ricordato agli operatori del settore che — in conseguenza delle misure economiche decise ultimamente — ora in avanti sono tenuti a versare una tassa extra sulle esportazioni. A seconda della qualità del prodotto, l'imposta varierà fra le 15.000 e le 20.000 lire (in effetti i versamenti avverranno in cruzeiros) per ogni sacco da 60 kg.

alle 6.000 lire troviamo una enorme varietà di spumanti, come Ferrari, Berlucchi, Balbano, Antinori, Rotary ed altri ancora.

Anche a chi è distratto la differenza appare immediata fra i due prodotti, ed è logico chiedersi il perché. Dal punto di vista della tecnica enologica, se effettuate correttamente, non ci dovrebbero essere delle grosse differenze di prezzo tra quello francese e quello prodotto in Italia?

Usciamo un momento dall'atmosfera euforica della serata e vediamo assieme i prezzi, non da un punto di vista che in questo settore c'è da sbizzarrirsi.

Il governo brasiliano ha ricordato agli operatori del settore che — in conseguenza delle misure economiche decise ultimamente — ora in avanti sono tenuti a versare una tassa extra sulle esportazioni. A seconda della qualità del prodotto, l'imposta varierà fra le 15.000 e le 20.000 lire (in effetti i versamenti avverranno in cruzeiros) per ogni sacco da 60 kg.



La vendemmia in una zona di coltivazione delle uve per le Champagne.

L'ultima operazione, forse la più delicata, ma certamente quella che richiede una manodopera altamente specializzata, è quella del «degorgeamento», ossia lo stappamento rapido della bottiglia, la fuoriuscita delle fecce, il tutto fatto sui epuratori stessi. Completato il «degorgeamento» si passa al «dosaggio», che è la fase finale, e il liquore di «expedition», cioè l'aggiunta di una sorta di miscela, il più delle volte segreta ed unica, di saccarosio con vini di classe, di brandy o di rhum, o di vini liquorosi della Spagna o dell'Italia. A questo punto non resta che tappare, porre la gabbietta metallica, la cartella stagnoia, le etichette e quanto altro richiesto per la commercializzazione.

Alberi, presepi e pranzi a Natale

Pecorino toscano: marchio DOC?

# Più Diesel negli anni 80

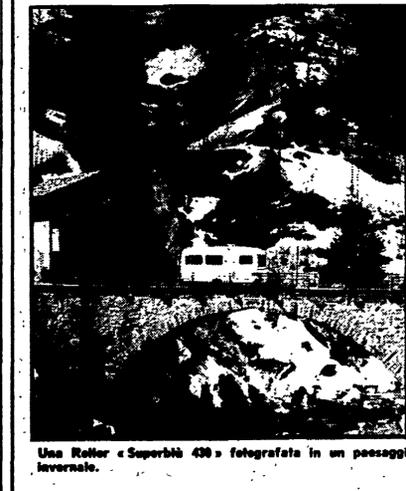
Queste le previsioni degli esperti - La quota percentuale era dell'11,5 per cento nel '71, è salita al 4,3 nel '78, sarà del 12,8 nel 1984

IL MERCATO degli autoveicoli a motore Diesel è in continua espansione da alcuni anni a questa parte, a seguito degli effetti della crisi dell'energia, anche per il futuro immediato, a meno che non sorgano fatti nuovi, per ora non preventivabili, questo mercato è destinato a «tirare», con tassi di incremento assai sensibili. Questa constatazione che è emersa recentemente ai lavori del quinto simposio europeo sull'automobile dalla relazione presentata dai rappresentanti della «FIAT auto», Sinceri e Bergamo, che hanno fatto il punto sulla situazione attuale, delineando le prospettive dell'auto con motore Diesel per i prossimi cinque anni.

Stando alle cifre, basterà rilevare che nel 1971 le autoveature con motore Diesel in circolazione sul mercato europeo erano 120 mila su un totale di otto milioni 400 mila autoveicoli (11,5 per cento circa); nel 1978 invece, questa presenza si è quasi quadruplicata, raggiungendo le 450 mila autoveature su complessivi dieci milioni 400 mila autoveicoli (4,3 per cento).

IL PROPELLENTE degli automobilisti europei a ricorrere assai più frequentemente che nel passato all'acquisto di autoveature Diesel viene spiegata con la differenza di prezzo esistente tra benzina e gasolio. Lo scarto è di prezzo maggiore — è ricordata nella relazione — si riscontrava proprio in Italia, dove il prezzo della benzina è di 600 lire mentre quello del gasolio è di 242 lire, per cui il divario è di ben 358 lire. Differenze minori, anche se rilevanti, si ritrovano per altre nazioni, come l'Inghilterra, l'Olanda, la Francia, la Germania, la Spagna, la Svezia, la Danimarca, la Norvegia, la Finlandia, la Polonia, la Cecoslovacchia, la Jugoslavia, la Romania, la Bulgaria, la Ungheria, la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca, la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca, la Jugoslavia, la Romania, la Bulgaria, la Ungheria, la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca.

SUL MERCATO delle autoveature con motore Diesel la presenza più importante sul piano della comunità europea è quella della Volkswagen Audi con 203.000 autoveicoli prodotti, corrispondenti al 32,8 per cento della produzione complessiva; segue poi la Mercedes (175.000 autoveicoli pari al 28,4 per cento del totale) mentre la produzione FIAT è di 25.500 autoveicoli (4,1 per cento).



Una Renault «Superdiesel 400» fotografata in un paesaggio invernale.

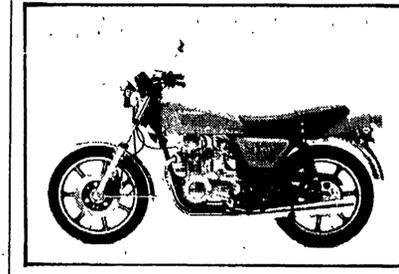
# La roulotte può risolvere il problema dei prezzi alti nei centri invernali

Solo il 7 per cento dei proprietari di caravan le utilizza in questa stagione - Come sistemarle per fronteggiare il freddo

Secondo stime degli esperti del settore, almeno 10 mila caravan si muovono quest'inverno verso le località di montagna e sulle piste sciistiche. Si tratterebbe di una fetta della Rouler che ha da noi una grossa fetta del mercato di questi veicoli — del 7% del totale delle roulotte esistenti in Italia. Una percentuale già notevole, ma ancora lontana da quelle di Paesi come la Francia e la Germania Occidentale.

# Kawasaki per andare in moto

Con questo slogan la casa giapponese ha commercializzato la Z 400 B - E' davvero un mezzo maneggevole, quasi leggero e stabile



La Kawasaki Z 400. Le ruote in lega leggera sono ottenibili a richiesta.

Kawasaki è un nome che ci ricorda immediatamente motociclette dalle prestazioni esuberanti. Infatti, quando fu presentato l'ormai leggendaria «500» due tempi tridimensionale che era in grado di fornire «Naturalmente allora non erano limiti di velocità e di potenza, ma di prestazioni, ne è il velle l'ammiraglia «Z1300» che, per cilindrata, potenza, velocità, peso, numero di cilindri si colloca al vertice mondiale fra le «maxi».

Vogliamo però qui soffermarci su quella che la Kawasaki stessa definisce una moto per «andare in moto» ovvero la «Z400B», un mezzo che la Casa intende rivolgersi all'utente che vuole un mezzo «facile» da guidare, maneggevole, relativamente leggero e stabile senza rinunciare alle finiture estetiche alle quali i giapponesi ci hanno abituati.

Le caratteristiche salienti del motore sono: cilindrata 398 cc, 4 tempi, cilindrata verticale affiancata, fronte-marca; potenza 36 CV a 8500 giri/min, coppia max 3,3 Kgm a 7000 giri. Non manca naturalmente l'U.D.

# Una bici a trazione elettrica

Ha un'autonomia di 100 chilometri e può raggiungere i venticinque km orari

Alla recente Esposizione internazionale del ciclo a Milano è stato esposto il prototipo di una bicicletta fuori dell'ordinario. L'originalità di questo veicolo, progettato dall'ingegnere Gastone Modena, della Regina Divisione macchine speciali, è determinata dal mozzo della ruota anteriore che è assai più grosso del normale. Infatti racchiude un motore elettrico consistente in un magnete permanente a bassa inerzia, alimentato da due piccole batterie da 12-12 Volt, alloggiato in due borse infrangibili. (Bisogna precisare che all'interno della ruota anteriore si trova un pneumatico oppure è trascinata una ruota di riserva). Quando si esauriscono le batterie basta una comune presa di corrente per ricaricarle consentendo una autonomia di circa 100 Km. Ovviamente, in caso di emergenza ci sono sempre i pedali.

Il peso del motore e delle batterie arriva a 20 chilogrammi; il mezzo è sviluppato consentendo una velocità variabile tra quella di un pedone ed i 25 km/h di un ciclista allenato.

Queste prestazioni sono possibili grazie alla minima dispersione di energia che si realizza con l'originale sistema di trasmissione del moto messo in pratica dall'ingegner Modena.

# Due nuovi modelli della Jeep Corporation

Sono stati presentati in occasione del Motor Show di Bologna e subito commercializzati Hanno motore Diesel

Arrivano in Italia due nuovi modelli di «Jeep» della «Jeep Corporation», la «Jeep Cherokee» e la «Jeep Comanche». I due modelli, entrambi a motore Diesel, hanno un motore di 2200 cc, 4 cilindri, 12000 giri/min. L'autonomia di marcia è di 500 chilometri. Nella versione normale, la «Jeep Cherokee» ha un cambio a quattro marce sincronizzate, freni anteriori a disco e posteriori a tamburo, un dispositivo di trazione integrale.

Tutti i modelli vengono offerti con guida a sinistra o a destra. Infine i prezzi: 12.800.000 lire (IVA inclusa) per la «Jeep Cherokee» e 11.500.000 lire (IVA inclusa) per la «Jeep Comanche».