

Il dibattito dopo la nostra inchiesta a Mirafiori

Il precotto è già in crisi Quale mensa per il futuro?

Il rifiuto dell'utenza è un dato generale - Anche molte ditte tornano al legame caldo o al tradizionale

Pubblichiamo volentieri un nuovo intervento sul problema del pasto precotto, sollevato dall'inchiesta dell'Unità sulla mensa della Fiat Mirafiori, pubblicata il 31 marzo scorso su queste pagine. Altri articoli sono usciti sui numeri del 28 aprile e del 5 maggio.

Il dibattito aperto attorno all'utilizzazione o meno del precotto, al gradimento di questo, da parte dei cittadini e dei lavoratori, impone una riflessione che tenga conto di numerosi fattori su cui si ritengono di dover discutere, di tutti, ulteriormente soffermarsi.

1) L'adeguatezza o meno dell'attuale livello di conoscenza a cui è pervenuta la ricerca scientifica e tecnologica nelle analisi e negli approfondimenti delle fasi e dei metodi interni al processo di produzione, distribuzione e consumo del precotto surgelato.

2) I modi e le forme con cui l'industria del settore (in genere multinazionale) applica tali metodologie distorcendo sul terreno dell'organizzazione e dei margini di profitto.

3) Il rapporto di subordinazione della nostra ricerca sulle trasformazioni alimentari nei confronti della ricerca di altri Paesi: anche più avanzata, che può riflettersi sull'applicazione dell'innovazione alla nostra produzione senza che si tengano nel dovuto conto le differenze socio-culturali e l'impegno delle classi lavoratrici soprattutto nell'analisi delle implicazioni che alcune trasformazioni mettono in gioco in fatto di salute, di vivibilità sociale, di qualità della vita, anche dentro il rapporto di lavoro (il pasto di servizio è organizzazione del lavoro, ma insieme organizzazione dei momenti sociali).

4) La carenza politica e legislativa, l'assenza di adeguate forme di controllo che garantiscano al cittadino, all'utente, il diritto alla conoscenza e alla salute in una società industriale fondata sul pluralismo degli interessi e delle scelte.

I dati a mia disposizione, (gli incontri con numerose commissioni mensa di piccole e grandi fabbriche, con le associazioni dei cuochi, con gli utenti anche in assemblee, con i rappresentanti di numerosi Enti locali, con i sindacati, lo stesso corso delle 150 ore dell'FLM lombarda sui modi del controllo mensa a cui hanno partecipato numerosi lavoratori delle più diverse fabbriche) mi confermano gli stessi dati emersi dall'inchiesta Fiat di Pafumini: un rifiuto di massa del precotto surgelato oltre ad una volontà da parte degli organismi di fabbrica di arrivare a forme di controllo sul capiente del cibo non solo per quanto attiene a menù, grammature, tabelle dietetiche, qualità dei prodotti, ma anche sulle forme di assegnazione del cibo, sulla sua preparazione, sulla organizzazione del lavoro che le forme del sistema di ristorazione comprendono in questo modo, per i lavoratori, per gli utenti, la trasformazione della mensa da forma assistenziale a servizio sociale è un fatto consolidato da cui deriva il diritto primario, a determinarne gli indizi, a condizionarne le scelte.

Da qui ancora, dinanzi al crisi del precotto surgelato, la ricerca da parte dei lavoratori di soluzioni alternative e in carenza di queste, il rifiuto alla galletta. Non possiamo ignorare che questa tendenza di rifiuto, quando è possibile, del precotto surgelato, si fa rivela per altri versi, si anche dal lato dell'utenza.

di ristorazione. La presenza di numerose grandi aziende non ha assunto un segno univoco di impegno nella direzione del legame surgelato, senza che le aziende trattavano il precotto, oggi, sono entrate nel ciclo del pasto cosiddetto "tradizionale" o "caldo", in cui la preparazione è in centri-pasto, magari con parziale distribuzione annessa (legame caldo), non spingono il legame surgelato che rappresenta la scelta di minor costo, ma si commercializzano attraverso la proposta del tichet-restaurant (un buono che dà diritto alla mensa) e con la scelta di consumazione di un pasto tradizionale in una rosa a scelta di luoghi prefissati, siano essi mense aperte o trattorie o quant'altro.

Questa risposta di commercializzazione, in carenza di una programmazione di mensa sociale, adeguata alle necessità emergenti e per quanto riguarda le piccole aziende, oltre agli uffici anche pubblici inseriti nel tessuto urbano, sottolinea e non altro, la parzialità della risposta che il precotto, è in grado di dare, pur potendo contare su un basso costo di produzione e di distribuzione.

La mia opinione è che se vogliamo dire qualcosa di nuovo, dobbiamo dire intorno alla formazione di un gruppo di ricerca e analisi, quindi, sostanzialmente, un sistema integrato che tenga conto e faccia giocare anche in forma contraddittoria, tutte le proposte e le iniziative che la forma di produzione e distribuzione del pasto come delle forme di diffusione territoriale; in modo che le scelte si adattino alla specifica domanda sociale e da questa ricevano impulso, validità e conferma.

Sergio Quinzi
Associazione lombarda
Cooperative di Servizi

Piattaforma FIAT: no al surgelato

Un graduale superamento della mensa a base di precotti surgelati, attraverso l'arrivo di esperienze pilota, in alcuni reparti, di mense "fresche", con cucina in loco, è questo obiettivo, frutto di un lungo dibattito tra i lavoratori, è contenuto nella nuova piattaforma di contrattazione del gruppo FIAT, a livello nazionale.

Il precotto surgelato, come è noto, è cibo cacinato e surgelato in luoghi di produzione di solito molto lontani dall'utenza, e consumato dopo il rinvenimento molto tempo dopo.

Rivendicare la mensa tradizionale - sostiene un documento firmato dalla zona CGIL-CISL-UIL di Nizza-Mirafiori, dalla FLM di Torino, dalla Uilg FLM e dalla FULCS - significa conquistare anche reali livelli di contrattazione e controllo a livello di sezioni e di settori, sui parametri di qualità

del servizio, che non vuol dire moltiplicare gli assaggi, le pesature, ecc., ma intervenire sugli approvvigionamenti, sulla conservazione e sulla trasformazione degli alimenti, contrattando l'occupazione e la professionalità dei lavoratori della mensa.

Secondo uno studio della FULCS (Federazione unitaria lavoratori commercio turismo e servizi) le percentuali di lavoratori della FIAT che vanno a mangiare la mensa sono approssimativamente: 41 per cento Lingotto, 68 Avio, 58 Spa Stura e Ricambi, 29 Mirafiori, 51-60 per cento Rivalta. La FULCS fornisce anche alcuni dati sull'affluenza dell'utenza alle mense che sono passate dal precotto al sistema tradizionale: Centro ricerche Orbassano, dal 35 all'80 per cento; Stars di Villastellone, dal 15 al 43 per cento; Ages di Santena, dal 35 al 75 per cento.

Molti dubbi sulla maturazione precoce della frutta

Banane al gas: la punta di un iceberg?

Il « caso Maturfrut » - L'errore della caccia alla primizia - Un giro vizioso tra i profitti

La prefettura di Genova (l'Unità ne ha dato notizia giovedì scorso) ha ordinato il sequestro su tutto il territorio nazionale del Maturfrut, un gas (95 per cento azoto, 5 per cento etilene; per ora è tutto quanto se ne sa) che è stato impiegato, probabilmente contro il dettato delle leggi vigenti, per portare precocemente a maturazione diversi tipi di frutta, soprattutto banane. Il provvedimento giudiziario dovrà fare tutta la chiarezza necessaria, ci auguriamo in tempi brevi. I due servizi che pubblichiamo non costituiscono né una sentenza né una « risposta » definitiva, ma solo un tentativo di capire qualcosa di più.



In molte zone d'Italia le verdure locali, insieme al rane, alla pasta, formano l'unico sostentamento di molte famiglie, ma è anche vero che il consumo d'ortofrutta è in espansione: ha indubbiamente giocato un ruolo importante la maggiore informazione dei consumatori sui valori altamente nutritivi della frutta e della verdura, che sono alimenti essenziali per una dieta equilibrata. Di pari passo con questo maggiore interesse per i prodotti sani, genuini, senza coloranti e conservanti, cresce sempre più l'attenzione del consumatore, e dei giornali, per tutto quello che fa notizia: la patata al cobalto, la distruzione delle arance, il pomodoro con gli ormoni, gli interventi dell'AIMA, i prezzi alle stelle, ecc., ecc.

colore verde a quello giallo, e che questo non dovrebbe aver niente a che vedere con la maturazione del frutto (da amido a zucchero), ma approfittando dell'occasione per fare un discorso più generale, è importante il consumatore: la maturazione artificiale nell'ortofrutta.

consumatori preferiscono questa novità « cara » al prodotto di piena stagione a prezzo molto più basso: siamo arrivati all'assurdo che quando il frutto è veramente buono e costa il giusto nessuno lo vuole più perché ne è già stanco. Credo che anche i commercianti non si stiano più divertendo molto: tra le tecniche di maturazione, e quelle che ritardano la maturazione, si sta cercando di cadere come e quando operare è diventato come giocare « un tempo al lotto ».

Domande sul composto di azoto ed etilene

Fino a poco tempo fa si parlava di ritardi agli ormoni, poi di patate e cipolle irradiate e ora si è arrivati anche alla frutta gassata, nulla è lasciato alla natura e la chimica prende il posto del sole.

mabile e poco solubile in acqua. Contrariamente all'azoto, che inerte, l'etilene essendo in saturazione reagisce con estrema facilità a formare con altre sostanze composti numerosissimi, alcuni innocui altri estremamente tossici. E' usato da ormai molto tempo in agricoltura per incrementare lo sviluppo delle piante, dei vegetali e degli alberi da frutto. Dal punto di vista tossicologico l'etilene ha effetto anestetico (viene usato in medicina a questo scopo). Ripetiamo che noi non conosciamo questo prodotto, il Maturfrut, e ci è quindi impossibile fare supposizioni di sorta, possiamo solo, con un minimo di buon senso e di ragionamento, avanzare delle domande, alle quali dovranno poi rispondere le autorità competenti.

hanno chimicamente interagito (sarebbe troppo costoso creare l'ambiente idoneo per questo avvenimento), si può pensare che i due gas agiscano indipendentemente, l'uno in esaltazione dell'altro, in un ambiente saturo di azoto, e come abbiamo già detto, privo di muffe di insetti e di ossigeno, e può essere quello ideale per creare l'azione dell'etilene che si diffonde uniformemente, e seppure in percentuale assai bassa, può agire al massimo delle sue caratteristiche, provocando quindi un rapidissimo processo di maturazione della frutta.

Si chiama compressore volumetrico l'«asso nel cofano» delle Fiat

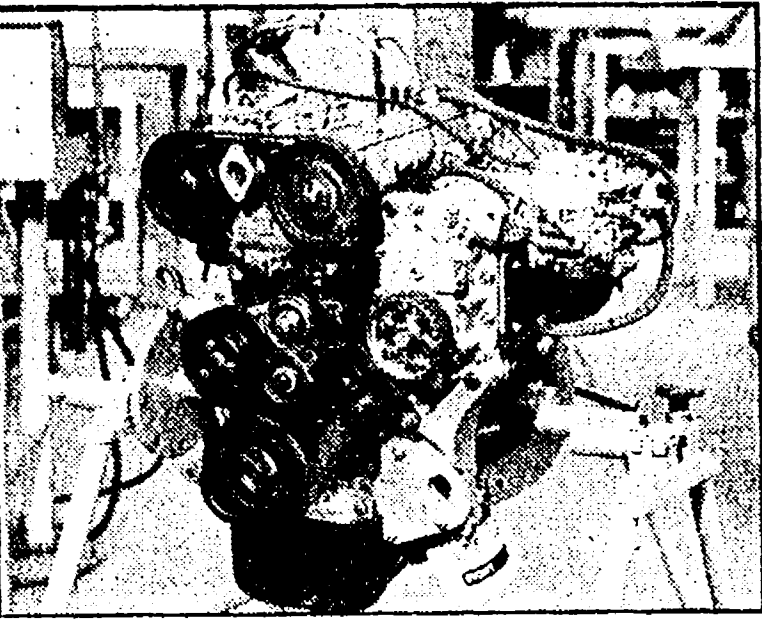
Le prove sulle 131 Racing e Supermirafiori 1300 di serie hanno dato risultati soddisfacenti. Consumi diminuiti del 10 per cento con più ripresa e più accelerazione. Si riduce anche l'inquinamento - Potenze più elevate sin dai bassi regimi

La FIAT ha chiesto la Cassa integrazione per 78 mila dipendenti allo scopo, ufficialmente, di ridurre le scorte. Il provvedimento - però - non interessa gli operai addetti alla costruzione delle automobili piccole che continuano ad essere richieste e che in qualche caso - leggi « Panda » - prevedono tempi di consegna piuttosto lunghi.

km/h, sulle tre basi citate (400, 1000 e 2000 metri) il guadagno sale addirittura a 2,5, 4,8 e 7,5 secondi.

Nella seconda strada di ricerca - ricordano ancora i tecnici della Fiat Abarth - si è partiti dal motore bialbero 1300 della 131 Supermirafiori, applicando lo stesso gruppo di sovralimentazione con l'o-

biiettivo di ottenere la stessa curva di potenza del motore 2 litri aspirato. Questo obiettivo è stato raggiunto, con il risultato che la vettura ha le stesse prestazioni della 131 Racing 2 litri aspirata, ma i consumi sono notevolmente più bassi.



Il motore della Fiat 131 con il compressore volumetrico.

Il problema, quindi, riguarda la desolazione delle vetture di cilindrata medio-alta i cui costi di gestione (oltre che di acquisto) sono più elevati. Si può trarre, sulle vetture di cilindrata medio-alta non vengono vendute perché consumano troppo, basterebbe trovare un sistema per ridurre i consumi e il problema si risolverebbe.

Tutte le Case automobilistiche - è noto - hanno nel loro programma la costruzione di motori che sommano motore carburante. Per ottenere questo risultato la Ford - ne parliamo in questa rubrica - ha realizzato un motore che ha comportato una spesa di oltre 800 miliardi: la Volkswagen, dal canto suo, ha battuto la concorrenza sulla « Formula X », ossia sull'auto del futuro definita « l'automobile intelligente » per il guidatore intelligente che, per realizzare una diminuzione dei consumi del 10%, prevede tutta una serie di costosi dispositivi tra i quali « stop start » un meccanismo che permette di arrestare il motore al semaforo e di ridurre il consumo di carburante.

Si potrebbe continuare a lungo nell'elencazione, ma a noi preme sottolineare la conquista di un sistema che la FIAT dispone già di un sistema che consente, su motori di cilindrata tra 1,3 e 2 litri, di ridurre i consumi del 20% al massimo del 13% su strada e di ridurre contemporaneamente le emissioni nocive; eppure non lo applica.

La domanda è rimasta senza risposta, salvo un vago accenno all'intenzione di proseguire le prove. Eppure la FIAT ha presentato sulla pista della Mancia i risultati concreti delle ricerche condotte da 2 anni all'Abarth sotto la guida dell'ing. Aurelio Lampredi. Il risultato concreto si chiama compressore volumetrico, che è concettualmente e costoso diversamente dai turbocompressori alimentati dal gas di scarico il quale, tra l'altro, migliora il rendimento energetico - prevale l'altro - è dotato di un carburatore che presenta caratteristiche tecniche definite interessanti dagli esperti, quali il dispositivo di « minimo sonico », l'arricchitore automatico della miscela e il controllo automatico della temperatura in entrata.

Tutto ciò - si sottolinea - consente di ottenere bassi consumi e livelli estremamente ridotti di emissione di ossido di carbonio.

nel Gales del Sud, e la completa ristrutturazione della fabbrica nel distretto di Dearborn, negli Stati Uniti.

Consuma di meno il «CVH» nuovo propulsore della Ford

Per realizzare il motore, che è anche meno inquinante, è stato speso un miliardo di dollari - Tre cilindrate di 1100, 1300 e 1600 cc

La Ford ha messo a punto il nuovo motore « CVH » ideato e progettato secondo gli attuali criteri imposti dalla crisi energetica e dall'inquinamento atmosferico. Nel darne l'annuncio, la casa costruttrice - informa l'ANSA - ha precisato che il nuovo motore è il risultato di sei anni di studio su un'ipotesi di propulsore che fosse in grado di garantire un consumo soddisfacente tra economia, potenza e bassa emissione di gas nocivi di scarico.

Il progetto della Ford - ha detto il presidente del settore europeo, Robert Lutiz - è il più importante mai attuato dalla casa automobilistica e ha comportato una spesa complessiva di un miliardo di dollari.

Il programma prevede, tra l'altro, la costruzione di una fabbrica a Bridgend,

in Galles del Sud, e la completa ristrutturazione della fabbrica nel distretto di Dearborn, negli Stati Uniti.

Provata per 3.000 Km la versione «3» della Leyland Allegro

La ragione dell'attuale successo commerciale di una berlina sino a ieri « snobbata » dagli automobilisti



I modelli della gamma Leyland « Allegro 3 ».

NEL 1980 la Leyland si propone di raddoppiare la vendita in Italia delle Allegro. I tempi sono duri per l'auto in questo momento di crisi, con i guai difficili, ma un dato è certo: questa vettura, forse finora un po' snobbata, sta conquistando un mercato che si è aperto da un po' di tempo. Un dato che ci conforta: nei primi due mesi di quest'anno, nei quali sono stati venduti 911 esemplari contro i 374 di tutto il 1979.

Proprio per cercare di capire i motivi di questo aumento di vendite, abbiamo fatto una lunga prova, circa 300 chilometri, con l'Allegro 1300 HL 4 porte, il modello più lussuoso della gamma, che comprende le versioni 1100 due e quattro porte e quattro porte HL.

Abbiamo constatato che la macchina è estremamente valida, soprattutto in rapporto al prezzo, che è di 5.800.000 lire chiavi in mano. In detta cifra è compresa una serie di accessori notevolmente superiori alla media, mentre sotto il profilo della capienza (5 posti comodi), dei comfort, delle prestazioni e del consumo il livello è di tutto riguardo.

L'equipaggiamento generale è altrettanto ricco: predisposizione per l'autoradio con antenna retrattile e due altoparlanti di serie (nei modelli HL), lunotto termico, cinture di sicurezza inerziali, tergicristalli a due velocità, pneumatici di emergenza, proiettori antinebbia incorporati, luci retroriscaldanti, rimotto anteriore azzurrato.

AVENDO constatato un notevole interesse per tali vetture, la Leyland ha lanciato nell'autunno scorso la nuova gamma « Allegro 3 », che presenta oltre 50 innovazioni rispetto ai modelli precedenti. E' stata abbellita la carrozzeria con una modifica alla coda e sono stati cambiati i paraurti e i coprimozzi; è stato inoltre introdotto uno spoiler anteriore in resina polietilene che ha contribuito a ridurre i già bassi consumi.

DETTO di queste cose, che contribuiscono a rendere la guida più comoda e piacevole, passiamo a qualche dato squisitamente tecnico. Il motore - anteriore, trasversale, a quattro cilindri in linea - erogava con i suoi 1275 cc una potenza massima a 5150 giri 58 CV (coppia massima 9,5 kgm a 3000 giri). La distribuzione è ad albero a camme laterali; l'alimentazione con carburatore retrattile è a 4 marce più RM, il rapporto di compressione è di 10,5 a 1.

In proposito la Casa indica 6 litri per 100 km a cento l'ora e ci è sembrato che questo dato sia abbastanza veritiero.

INSOMMA, una vettura che resta nei costi della buona utilitaria con una capienza complessiva (il bagagliaio è di 420 litri) e un equipaggiamento che giustifica l'interesse che sta suscitando. E' il caso di aggiungere che un ulteriore motivo di richiamo per la gamma « Allegro 3 » è indubbiamente rappresentato dal prezzo del modello 1100 base a due porte, che è di L. 4.650.000 chiavi in mano.