Nonostante l'esperienza negativa registrata alle mense Fiat

Sui precotti ci sono tanti dubbi e li diamo anche agli ammalati

La ristorazione negli ospedali deve essere affrontata ignorando i richiami della grande industria La necessità di addestrare personale per la direzione di questi servizi

A «Milano 2», si è tenuto un convegno sul tema «Esigenze della ristorazione del malato ospedaliero». Il convegno si è svolto nell'ambito della mostra sanitaria nazionale ed era stato organizzato dalla scuola di specializzazione in scienze dell'alimentazione dell'Università degli studi di Milano, Istituto nazionale della nutrizione, Società italiana di nutrizione, Società italiana di scienze dell'alimentazione, Associazione italiana di dietetica e nutrizione.

Il convegno ha fatto il punto sulla situazione della ristorazione negli ospedali, dove questo servizio (tranne alcuni casi isolati) è carente sia per le strutture, non idonee a garantire la necessaria efficienza sia per carenza di personale particolarmente addestrato (non bisogna dimenticare che «l'utente» è il malato): non è raro trovare nei magazzini e nelle celle, tracce evidenti di carenze igieniche.

Alcune relazioni hanno messo in risalto la necessità di disporre di figure professionali in grado di dirigere questo servizio; è stato però taciuto che a Milano esiste già una scuola patrocinata dalla Regione Lombardia, gestita dal Centro nazionale studi cooperativi, che prepara direttori di servizi di ristorazione collettiva.

Fur condividendo le analisi di alcuni intervenuti sullo stato in cui versa oggi questo servizio, non sempre sono state convicenti le soluzioni prospettate tenendo conto che ci si rivolge ad ammalati. Per risolvere il problema, ecco la proposta avanzata, basterebbe introdurre nella ristorazione ospedaliera i precotti surgelati che, stando a quanto hanno affermato numerosi relatori darebbero la possibilità di mantenere anche diete particolareggiate.

Il professor Turchetto dell'Università di Bologna ha singolarmente sottolineato «l'estrema» digeribilità di questi prodotti, contraddicendo altri suoi colleghi che in altre occasioni hanno sostenuto documentatamente la tesi opposta.

Il dottor Provera dell'Alivar nella sua didascalica relazione ha spiegato le tecnologie di surgelazione e le caratteristiche di questi prodotti; non ha detto tuttavia quali garanzie abbia il consumatore sulle caratteristiche delle materie prime impiegate e sui tempi di conservazione visto che la legislazione non contempla l'obbligo della data di scadenza. Nè ha chiarito che c'è una certa differenza tra prodotti surgelati veri e propri e prodotti già manipolati surgelati, e poi riattivati (questi ultimi vengono sottoposti infatti per due volte all'azione del calore).

Ma la novità del convegno è stata questa: abbandono del vecchio sistema di confezionamento in vaschette giudicate poco idonee a causa del cattivo odore conferito agli alimenti dall'olio con i quali vanno unti, e sostituzione con il sistema di confezionamento in buste di polipropilene in dose singola o multipla, sottovuoto e congelate. Il rinvenimento del prodotto anzichè nei forni a termo-convenzione verrebbe operato per immersione in acqua bollente.

Il sistema di condizionamento è stato illustrato dal professor Cantoni dell'Università di Milano, il quale, servendosi di diapositive ha avuto buon gioco nel dimostrare come le mense che fanno uso di precotti abbiano bisogno di pochissimi impianti, e siano più igieniche: ma è mancata la parte riguardante la qualità delle materie prime usate, l'igiene dei locali dove vengono preparati, le cessioni di monomeri dalla confezione agli alimenti, i pericoli derivanti per l'uomo.

Insomma, l'osanna cantato per questi prodotti, non ha però sciolto i dubbi che continuano a esistere sul loro uso. Stupisce invece che nessuno abbia minimamente accennato al dibattito in corso e invitato ad atteggiamenti di prudenza.

L'esperienza Fiat dovrebbe insegnare qualcosa.

Corrado Giannone

Un po' di attenzione e si può risparmiare

In vacanza una spesa in più: la fotografia

Il costo delle pellicole è salito del sessanta per cento Come e cosa scegliere se si ha già una macchina

Come ogni anno con l'arrivo dell'estate, decine di migliaia di fotografi dilettanti che hanno riposto la loro attrezzatura alla fine delle vacanze dell'anno scorso, cominciano a pensare al da farsi durante le ferie. Un rapido giro per i negozi specializzati e subito ci si accorge che il pubblico è cambiato, rispetto ai mesi scorsi: ai normali acquisti dei professionisti e dei fotoamatori cosiddetti «evoluti» si aggiungono, in misura sempre più massiccia col passare dei giorni, le richieste di quanti utilizzano la macchina fotografica solo durante le vacanze.

Per chi da quasi un anno non faceva acquisti di materiale fotografico non sono mancate le sorprese: gli aumenti sono considerevoli, soprattutto per quanto riguarda le pellicole. Facciamo un esempio: un rullino da 36 pose, nel formato 24 x 36, è aumentato mediamente di almeno il sessanta per cento (anche di più le diapositive); la carta sensibile, poi, è praticamente raddoppiata di prezzo nel giro di quattro mesi.

I produttori hanno giustificato questi aumenti, concentrati soprattutto nel periodo novembre-febbraio, con l'impennata del prezzo dell'argento, componente fondamentale di tutto il materiale sensibile, che ha seguito, intorno alla fine dello scorso anno, le vicende dell'oro.

Oggi, però, l'argento ha subito un considerevole ribasso sui mercati internazionali, una volta esauritasi la spinta speculativa dei mesi scorsi. Le case produttrici di materiali fotografici pare che non se ne siano accorte, visto che i prezzi di pellicole e carte tendono semmai ad aumentare ancora. Unica, lodevolissima eccezione di cui siamo a conoscenza è rappresentata dalla Ilford (pellicole e carte per il bianco e nero), che ha recentemente annunciato una riduzione media del dieci per cento rispetto ai precedenti listini.

E' ben vero che, al di là delle fluttuazioni di prezzo sui mercati internazionali, lo argento comincia comunque a scarseggiare, e che il settore fotografico (ma in particolare quello delle lastre radiografiche) ne consuma una quantità rilevante. E' però anche vero che i produttori — e in particolare la Kodak, che controlla la maggioranza del mercato in Occidente — nulla fanno per frenare un consumismo che ha già di gran lunga superato i limiti dello spreco, e anzi lo incoraggiano, producendo motori in grado di «sparare» cinque fotogrammi al secondo, con «dorsi» speciali in grado di contenere fino a qualche centinaio di fotogrammi, con caricatori (pare che presto saranno in vendita anche in Italia) da 72 pose invece delle tradizionali 36. Ed è anche vero — e tipico di una concezione rigidamente consumistica (e anche assai miope) della produzione — che sono stati abbandonati gli studi che qualche anno fa avevano portato alla creazione di una pellicola che non conteneva sali d'argento, quindi assai più economica di quelle attualmente in uso.

In sostanza, quest'anno un rullino da 36 pose a colori viene a costare, tra pellicola, sviluppo del negativo e stampe in formato standard (10 per 14 cm), dalle 17 alle 20 mila lire, vale a dire tra le 470 e le 550 lire a scatto; per il bianco e nero, ormai scarsamente diffuso tra i dilettanti, i costi si riducono all'incirca del 20 per cento. Per le diapositive, invece, il costo unitario si aggira sulle 250-300 lire l'una, cui va aggiunta, ovviamente, la non lieve spesa per l'attrezzatura necessaria alla proiezione.

Ai costi delle pellicole, poi, vanno aggiunte le pressoché inevitabili «spesucce» che, ad ogni inizio di stagione, la pubblicità, le esigenze personali e, non raramente, una certa dose di vanità comportano. E' questo il momento in cui più massicce si fanno le vendite di obiettivi, flash, accessori vari ritenuti «indispensabili», ma che spesso non lo sono affatto.

Anche in questo caso i produttori non aiutano, insistendo anzi sulla «completezza e versatilità» dei loro sistemi, presentati tanto più completi quanto più suscettibili di accogliere accessori, optionals, ammennicoli vari che non raramente rendono solo più complicato l'uso dell'apparecchio.

«Il cibo e il nostro corpo» di Elio Muti

Una guida nel labirinto dell'educazione alimentare

Un linguaggio comprensibile e scorrevole con consigli e controindicazioni - La conoscenza degli alimenti e delle bevande

La fioritura di libri sull'argomento dell'alimentazione porta sempre ad una certa sfiducia su ciò che ci viene proposto, ma questa volta non ci sono brutte sorprese; questo volume (Elio Muti, *Il cibo e il nostro corpo*, Ottaviano, pp. 223, L. 6.500) è diverso, non solo tipograficamente, perchè corredato da disegni e tabelle estremamente efficaci, ma anche perchè di scorrevolissima lettura dato che l'autore si esprime in brevi concetti chiari e sempre di grande utilità.

L'autore inizia il volume con una descrizione della composizione del corpo umano e da qui passa ai principi nutrizionali, alla loro dettagliata e semplice descrizione, al loro *iter* nelle fasi della digestione e dell'assorbimento, al loro coefficiente di digeribilità, per giungere ai fabbisogni sia calorici in rapporto al metabolismo di base, all'attività lavorativa, alla struttura corporea, al clima in cui si vive, all'età.

Ci sono sembrate particolarmente interessanti le due tabelle riguardanti le vitamine ed i sali minerali perchè non solo di facilissima consultazione, ma anche perchè straordinariamente complete ed informate. Da qui al concetto di razione alimentare equilibrata il passo è stato breve e logico ed infatti l'autore non solo spiega come operare per ottenere da soli una dieta equilibrata, ma riporta un esempio chiaro ed illuminante di come deve essere calcolata una dieta.

Detto questo al Muti non restava che iniziare il lungo viaggio attraverso la conoscenza degli alimenti, dai cereali e derivati, ai legumi, agli ortaggi e la frutta, di cui parla chiarendone le caratteristiche nutrizionali, ma anche le controindicazioni. Anche qui apprezzabilissima la tabella in cui si riportano gli ortaggi e le frutta e si evidenziano gli stati patologici in cui questi alimenti possono essere usati.

L'autore passa quindi alla presentazione delle carni di tutte le specie animali più conosciute, al loro comportamento durante la frollatura, ai mezzi di conservazione e di cottura, dando anche consigli utilissimi, come quando fissa per gli alimenti le temperature ideali di conservazione ed il tempo perchè questa sia perfetta, ai pesci, al latte e derivati, alle uova.

Non mancano neppure accenni, sempre qualificati, sui prodotti industriali derivati dalla carne e sui trattamenti a cui questi vengono sottoposti. L'analisi prosegue nel settore industriale parlando di edulcoranti, di olii, sia da olive che da semi, di burro, di margarina, di strutto, spiegando non solo come sono ottenuti, ma anche chiarendone l'uso (e solo su questo argomento qualche volta non ci siamo trovati d'accordo).

Il Muti conclude parlando di acque minerali, fissando per ciascuna non solo le caratteristiche ma anche la collocazione geografica; quindi si parla del vino, delle bevande alcoliche ed analcoliche, del caffè e del thè. In appendice le tabelle di composizione degli alimenti ed il loro contenuto in aminoacidi in colesterolo ed in purine.

L'autore ha dimostrato competenza e conoscenza (prova ne sia la fornita bibliografia), misura e sensibilità verso i problemi attuali dei consumatori, ed ha saputo, in un numero di pagine contenuto (pregio non indifferente), con un linguaggio sempre comprensibile, svolgere davanti agli occhi del lettore l'imbrogliata matassa dell'educazione alimentare.

Silvia Merlini

Un occhio alle esigenze e uno al portafogli

E' il caso di una famosa superautomatica giapponese che, con l'aggiunta di un comando supplementare, può essere usata anche come una normale manuale: a che serve, allora, aver speso un mucchietto di biglietti da diecimila in più per avere una fotocamera che «fa tutto da sola»?

Insomma, nel fare gli acquisti fotografici bisogna sempre avere un occhio alle reali esigenze e uno, attentissimo, al portafogli: in campo fotografico non è affatto sempre vero che «chi meno spende, più spende», spesso si tratta di scegliere attrezzature meno prestigiose ma che poi, nell'uso pratico, serviranno di più e daranno maggiori soddisfazioni.

Per fare un esempio: se non si ha intenzione di dedicarsi a safari fotografici, un teleobiettivo da 400 mm, che costa diverse centinaia di migliaia di lire, è pressoché totalmente inutile, così come un «macro-zoom» potrà dare ben poche soddisfazioni a chi non si dedica a riprendere fiori e insetti.

Una volta stabilito il tipo di accessori più rispondente alle proprie necessità, si tratta di scegliere la marca, impresa non facile dato il numero enorme di prodotti presenti sul mercato. Anche qui conviene fidarsi maggiormente dell'esperienza, propria o di persone esperte, e non lasciarsi abbagliare dalle mirabolanti promesse della pubblicità. Il notevole maggior costo, per esempio, delle ottiche «originali», cioè prodotte dalla stessa casa costruttrice della macchina fotografica, non garantisce affatto una resa migliore rispetto alle ottiche cosiddette «universali», adattabili ad apparecchi di differenti marche; anzi, spesso gli «originali» sono prodotti, in realtà, dagli stessi costruttori degli «universali». In questo caso la differenza di prezzo è determinata esclusivamente dal maggior prestigio di cui godono i produttori di apparecchi fotografici.

Attenzione poi all'incredibile quantità di piccoli accessori — dai filtri colorati all'oculare in gomma, dal «monopiede» ai filtri per effetti speciali ecc. — che il più delle volte sono perfettamente inutili, almeno per gli usi amatoriali. In linea di massima, l'unico accessorio veramente indispensabile è un buon paraluce, di forma adatta all'obiettivo che si monta, che previene le infiltrazioni di luce parassita, che creano fastidiosissimi effetti sulla fotografia. Se poi si prevede di scattare foto «a mezzogiorno su spiagge assolate, o in vetta ad alte montagne, allora un filtro sky-light potrà rivelarsi un buon acquisto. Altri aggeggi, di cui i cataloghi di tutte le case produttrici sono ricchissimi, hanno un'utilità estremamente limitata, e vanno acquistati solo dopo un severo esame di coscienza.

Un'ultima avvertenza: prima di partire per le vacanze è opportuno acquistare, tutte insieme, le pellicole che si presume serviranno; questo perchè l'acquisto effettuato in un buon negozio garantisce della freschezza della pellicola.

Pietro Stramba-Badiale

MOTORI

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

La sicurezza sulla rete I.R.I.

Nuovi apparecchi di comunicazione e segnalazione - L'«aggressività del traffico merci»

Una vista della «bretella» attrezzata al centro di Nardò per valutare l'«aggressività del traffico merci sulla pavimentazione».

Nuove apparecchiature per la sicurezza del traffico sono state installate sulla rete autostradale IRI. L'intera autostrada «A 12» Genova-Sestri Levante è infatti dotata di particolari impianti che consentono di parlare agli automezzi di servizio (polizia stradale, mezzi sociali e carri attrezzi dell'ACI) con la centrale operativa di Genova attraverso il normale radiotelefono di bordo anche dall'interno delle gallerie. I 49 chilometri della Genova-Sestri Levante sono infatti costituiti, per circa la metà, da gallerie in cui erano finora impossibili le radiocomunicazioni che costituiscono l'elemento di base per la sicurezza del traffico.

Le nuove colonnine SOS in esercizio o in corso di impianto su tutta la rete, già dotate di un lampeggiatore che — se acceso — serve a segnalare all'utente in transito l'esistenza di «un pericolo generico in carreggiata», si stanno arricchendo di nuove apparecchiature che consentono ai mezzi di servizio di «parlare in codice» con la centrale operativa.

Un'apparecchiatura consentirà alla centrale operativa la radiolocalizzazione e la identificazione automatica degli automezzi in servizio lungo l'autostrada nel momento stesso in cui essi transiteranno entro il raggio di azione di ciascuna colonnina. Un apparato radar inserito anch'esso nella colonnina, permetterà alla stessa centrale operativa di conoscere — sempre in modo automatico — eventuali rallentamenti o blocchi del traffico che si dovessero verificare sulle carreggiate autostradali.

Queste apparecchiature «antingorgo» stanno per entrare in funzione al nodo autostradale di Bologna e lungo la relativa tangenziale, che sono i tratti più interessati da intensi movimenti di traffico in questo periodo.

Entreranno in esercizio, inoltre, prima dell'inverno, anche sul tratto appenninico Bologna-Firenze.

Le autostrade della rete IRI stanno dunque diventando sempre più sicure, come ha affermato in una recente conferenza stampa l'ing. Murazio, direttore generale della Società autostrade, e come d'altra parte dimostrano le statistiche. Lo scorso anno, infatti, il «tasso di incidentalità» è stato di 60 incidenti ogni 100 milioni di veicoli-chilometro, mentre nel '69 era di 92. Nello stesso periodo il tasso dei sinistri con conseguenze mortali è passato da 2,20 a 1,37, nonostante le percorrenze in autostrada siano in continuo aumento, contro una riduzione generalizzata del numero dei chilometri percorsi in un anno da ogni singolo veicolo.

Il problema principale che si pone ora ai gestori della rete autostradale è quello di studiare i modi più opportuni per ridurre i tempi di usura del manto autostradale e limitare quindi il numero e la frequenza dei tratti in riparazione che sono la principale causa dei rallentamenti e degli ingorghi, anche perchè le riparazioni, di norma, possono essere effettuate soprattutto nella buona stagione.

E' per questa ragione che la Società Autostrade, in collaborazione con altre società, ha effettuato sulla pista sperimentale di Nardò un avanzatissimo studio sull'«aggressività del traffico merci sulle pavimentazioni». I risultati dello studio sono ancora in elaborazione, ma già si conoscono alcuni dei risultati che sono molto interessanti. Sulla base di 200 mila rilevazioni si è giunti alla conclusione, per esempio, che se il manto stradale è in buono stato la sua usura è più lenta se i veicoli procedono a velocità elevata; se invece il manto è dissestato il deterioramento aumenta con l'aumentare della velocità.

Sull'usura del manto stradale, è poi stato rilevato, incidono in modo particolare la disposizione e la distanza degli assi degli autoveicoli, per cui è probabile che, una volta completata l'elaborazione di tutti i dati, lo studio della Società Autostrade sia utilizzato come base per una nuova normativa, valida per tutti i Paesi della CEE, sulla costruzione dei fondi autostradali e sulle caratteristiche ottimali che dovranno avere i veicoli che percorrono le autostrade.

A quest'ultimo proposito è stato rilevato che, da una indagine condotta dalla stessa Società, è risultato che il 13 per cento degli autocarri, il 30 per cento degli autoarticolati e il 40 per cento degli autotreni viaggiano con un eccesso di carico che contribuisce gravemente a danneggiare il fondo stradale. La Società Autostrade, per far fronte a questa situazione, sta studiando apparati di pesatura automatica che saranno sistemati prima dei caselli e che consentiranno di impedire l'accesso all'autostrada di veicoli in eccesso di peso.

Affidabilità col biflangiato

Le caratteristiche del cuscinetto a sfere realizzato dalla RIV-SKF per la Fiat Panda

Un cuscinetto biflangiato RIV-SKF.

Continua, e la lunghezza dei tempi di attesa prima della consegna lo dimostra, il successo commerciale delle FIAT Panda. La vettura si è imposta soprattutto per la sua linea, per la sua abitabilità e per i suoi ridotti consumi, ma anche per la originalità degli allestimenti interni, decisamente al di fuori della norma.

Se queste sono le ragioni del successo, altre innovazioni tecniche che sfuggono all'attenzione della normale utenza potranno col tempo consolidare il primato della vetturetta della FIAT. Citiamo, tra le altre, lo studio particolarmente attento della parte scatolata della carrozzeria, che consente un trattamento anticorrosione che si definisce particolarmente efficace e l'adozione dei cuscinetti della «terza generazione» per i mozzi ruota.

I cuscinetti a sfere in un'automobile sono almeno una ventina e sono collocati nei meccanismi sottoposti a maggiori sollecitazioni. Succede quindi che dopo una lunga utilizzazione del veicolo debbano venire sostituiti. I cuscinetti biflangiati RIV-SKF dovrebbero invece assolvere egregiamente al loro compito per tutta la durata della vita della vettura.

I cuscinetti utilizzati per le ruote delle automobili sono stati tradizionalmente del tipo a rulli conici, che comporta l'impiego di un gran numero di particolari e di conseguenza la necessità di regolazione o di sostituzione col tempo. Un notevole passo avanti lo si è fatto con l'applicazione dei cuscinetti a sfere della «prima generazione» studiati appositamente per le ruote delle vetture, ma che sono calzati su un albero e montati in un alloggiamento e quindi richiedono ghiere ed altri organi per il fissaggio assiale.

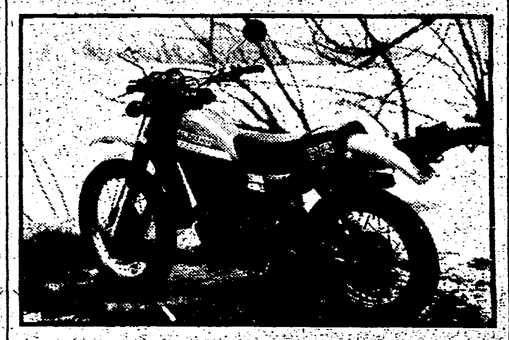
Un altro progresso lo si è fatto con i cuscinetti della «seconda generazione», che hanno l'anello esterno con flangia integrale che funge da mozzo (di qui il nome di monoflangiato) e che costituiscono un'ulteriore semplificazione in quanto richiedono per il montaggio solo un fusello e un dado di serraggio.

Il vero e proprio salto qualitativo è oggi avvenuto per merito della RIV-SKF con lo studio e l'applicazione (sulla Panda appunto) dei cuscinetti della «terza generazione» o biflangiati. Mentre quelli tradizionali richiedevano l'accorpamento e la regolazione di una ventina di «pezzi», i «pezzi» dei biflangiati sono in tutto cinque.

Il principale vantaggio è determinato dal fatto che un solo organo, il «cuscinetto biflangiato», assolve le funzioni che con i cuscinetti normali venivano affidate al cuscinetto, al mozzo, all'albero, al fusello e alle flange di attacco al montante e alla ruota. Altri vantaggi: semplificazione delle operazioni di smontaggio e montaggio; massima affidabilità in assenza di necessità di registrazioni; economie di peso, di costo e di ingombro.

I cuscinetti della «terza generazione» vengono prodotti nello stabilimento, in gran parte automatizzato, di Airasca della RIV-SKF ad un ritmo che è oggi di 5 mila unità giornaliere (contro i 700.000 pezzi prodotti giornalmente negli stabilimenti del gruppo) ma che è destinato sicuramente a salire man mano che i produttori di automobili si orienteranno su questo rivoluzionario tipo di cuscinetto a sfere.

Nuova «scrambler» della Suzuki



E' in vendita una nuova «scrambler», la Suzuki DR400S, che unisce la possibilità di viaggiare agevolmente su strada e fuori strada. Si tratta di una moto derivata dall'esperienza acquisita nelle competizioni mondiali di motocross. Il peso è particolarmente contenuto, il forcellone è realizzato in una speciale lega di alluminio e le sospensioni, tipo corsa, sono regolabili anche anteriormente.

Nonostante l'impostazione spiccatamente sportiva la DR 400S (nella foto) è dotata di lampeggiatori di direzione, tachimetro, contachilometri e contagiri, specchietti retrovisori; i pneumatici sono tassellati per garantire una buona aderenza nel fuori strada.

Cilindro e blocco motore sono verniciati di nero per dissipare meglio il calore, ma il dato più interessante è che si tratta di un motore di 400 cmc a quattro tempi con albero a cammes in testa che conferma la nuova tendenza ad abbandonare il motore a due tempi anche nel fuori strada, perché inquinante e assetato di costosa miscela olio-benzina.

Alcuni dati tecnici: potenza 31 CV/7150 giri al minuto, cambio a 5 velocità; telaio a doppia culla in tubi di acciaio, peso 128 kg a secco, velocità 140 Kmh. Il prezzo «chiavi in mano» è di L. 2.497.500.

Le batterie senza manutenzione si affermano al primo impianto

Due batterie Tudor della CGA. A sinistra un tipo per autovetture, a destra un modello per avviamento di veicoli industriali.

L'industria delle batterie per automobili sta evolvendo molto rapidamente in tutto il mondo e si registra una sempre maggiore diffusione delle nuove batterie senza manutenzione, prodotte con piastre alleggerite e tali da consentire un risparmio di peso dell'ordine del 10-15%.

In Italia una batteria di questo tipo è stata commercializzata lo scorso anno dalla Magneti Marelli con la sigla «ES» (energia sigillata) e si sta affermando, a ritmi che sono però ancora lontani da quelli del mercato americano, dove le batterie senza manutenzione rappresentano già l'85 per cento della produzione destinata al primo impianto e circa il 35 per cento della produzione totale di batterie di avviamento.

I vantaggi delle nuove batterie, realizzate applicando la tecnologia di produzione della piastra cosiddetta «nastro», sembra siano stati apprezzati più dai costruttori di automobili che non dal mercato dei ricambi, come ha avuto modo di sottolineare l'ing. Sergio Taranto, nel corso di una conferenza stampa organizzata per fare il punto sulla attività della Compagnia Generale Accumulatori S.p.A. La ragione dipende dalle differenze di prezzo esistenti tra le batterie tradizionali e quelle di nuovo tipo, anche se queste ultime hanno il vantaggio di non richiedere aggiunte di acqua, di ridurre l'autoscarica, di eliminare la corrosione e i cattivi contatti ai poli terminali e di essere meno ingombranti.

Il mercato delle batterie, comunque, è destinato a svilupparsi, in coincidenza con il progredire degli studi e delle ricerche di fonti energetiche alternative al petrolio e con i progressi che si stanno realizzando nella messa a punto di automobili elettriche di peso non eccessivo e di sufficiente autonomia.

In questo quadro sembrano essere positive anche le prospettive di sviluppo della C.G.A., la società costituita dalla Magneti Marelli per rilevare stabilimenti e marchi della ex FAR, l'azienda della Campania che sul finire del 1979, nonostante i 1300 dipendenti e la qualità della sua produzione differenziata, era ridotta all'inattività pressochè totale.

La C.G.A. produce, con il marchio Tudor, batterie per trazione, accumulatori stazionari e semistazionari, accumulatori per sommergibili, accumulatori per impianti ferroviari e diversi. Complessivamente le batterie industriali commercializzate dalla C.G.A. con il marchio Tudor coprono il 35 per cento del mercato con una punta massima addirittura del 100 per cento per quel che si riferisce agli accumulatori per sommergibili.

Le quasi totalità della produzione delle batterie di avviamento, che rappresentano 5651 tonnellate delle 7750 tonnellate di piombo lavorate lo scorso anno con un fatturato di 54 miliardi, è destinata al mercato del ricambio e commercializzata attraverso una rete di 30 venditori e 150 depositari.

E' prevista il lancio di batterie di avviamento senza manutenzione con il marchio Tudor ed è a buon punto la realizzazione di nuovi tipi performanti di batterie per trazione e stazionarie.