

Igiene e qualità dei prodotti sono tra gli elementi fondamentali per una corretta alimentazione. Ma lo diventano ancor più quando si passa alla ristorazione collettiva di cui si servono — attraverso mense, refezioni, ristoranti, tavole calde — ogni giorno almeno dieci milioni di italiani. Come garantire che per ogni pasto consumato dai bambini di una scuola, dagli ammalati di un ospedale, o dai lavoratori di una azienda offra il massimo di igiene e la migliore qualità dei prodotti usati? È questo il problema che quotidianamente sta di fronte a chi si occupa di ristorazione collettiva e a chi esercita funzioni di controllo, quali, ad esempio, le commissioni mensa nominate dai lavoratori in numerose fabbriche. Le soluzioni possono essere diverse e noi vogliamo limitarci a segnalare come una grande azienda che opera nel campo della ristorazione collettiva ha affrontato questo problema.

I problemi della ristorazione collettiva

Igiene e qualità: un binomio per mense e refezioni

La Gemez gestisce direttamente più di 450 mense per un totale di circa 200.000 pasti al giorno. A queste si aggiungono una novantina di mense autogestite alle quali la Gemez fornisce gli alimenti necessari, dalla carne, ai formaggi, alle verdure, fino a giungere ai prodotti non alimentari ma altrettanto indispensabili quali piatti, posate, stracci per cucina o scope.

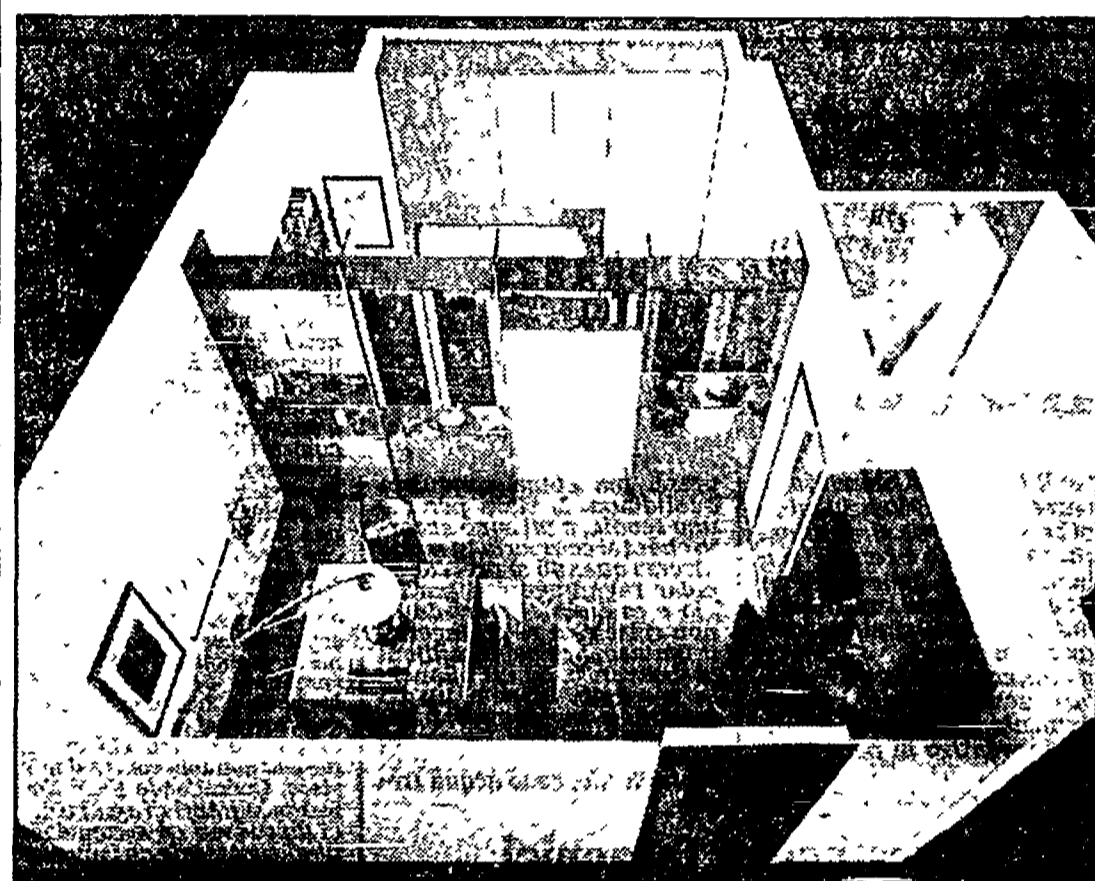
Per fornire tutti questi punti di ristorazione collettiva diffusi sull'intero territorio italiano, la Gemez ha creato una società la SCAPA

Società centrale acquistata per alimentare le mense, alle porte di Milano, di un imponente magazzino (più di 8.000 metri quadrati) gestito con i più avanzati sistemi informatici che garantisce, tra l'altro, il continuo controllo sulla freschezza, la genuinità degli oltre mille prodotti trattati. Sarebbe troppo complesso descrivere nel dettaglio il funzionamento di un'azienda all'avanguardia dal punto di vista tecnologico quale la SCAPA. È sufficiente dire che qui arriva la merce acquistata in grandi quantità

dal fornitori; viene stoccata per tempo brevissimo in locali la cui temperatura va dai 20 gradi sotto zero al grado sopra zero e quotidianamente, attraverso appositi camion anch'essi con temperatura interna che va da meno 20 gradi ai più 1, raggiungono i vari punti di ristorazione collettiva.

«Un sistema come il nostro — afferma Karl Heinz Schnellinger che dopo essere stato un grande difensore del Milan è diventato oggi esperto di problemi della ristorazione collettiva — offre numerose garanzie: scegliere su una vastissima gamma di prodotti di massima qualità, realizzare attraverso la centralizzazione notevoli risparmi, avere la sicurezza di un controllo igienico eseguito sia all'interno dell'azienda che negli istituti sanitari pubblici e, problema non certo secondario, semplificare al massimo le procedure, liberando il cliente da incombenze costose e da funzioni secondarie».

b. e.



Proposte per mini-arredamenti contro il caro-prezzi

Dal Veneto modelli che recuperano preziose esperienze del passato

La crisi e il design per prodotti di lusso

Una proposta di mini-arredamento (42 metri quadrati) fotografata dall'alto negli stand del Salone del mobile triestino.

chiesta di progettare e produrre un arredamento proporzionato alle dimensioni delle case d'oggi, con particolare attenzione verso le tipologie di edilizia sovvenzionata. Ecco un dato concreto, che può dare un'idea precisa dello sforzo compiuto: i prezzi di questi arredamenti completi comprendenti elettrodomestici e materassi, oscillano tra i 7 milioni e i 15 milioni. Facendo una media approssimativa, si potrebbe dire che rispetto alla produzione corrente, qui è stato attuato un «ribasso» del 15-20%. È il prodotto, laccato, o ricoperto di betulla, frassino, noce, acero, è elegantemente valido, assomiglia fin troppo al mobile «tradizionale».

Per i «mini» si può già parlare di un successo commerciale. Una ditta parla addirittura di «entusiasmo» per queste proposte di arredamento. E c'è ancora la possibilità di migliorarle sia con progettazioni sincolturali della classica concezione della casa, sia «chiancanti» e progettate anche per spazi più ampi, designer e architetti qualificati. Il programma andrà avanti, perché, come dice il presidente del Salone del Mobile triestino Angelo Susantato, questo orientamento e questi impegni sono diventati addirittura «scappatorie» di salvataggio. E ora di cambiare, di uscire dall'equivoco. Ciascuna azienda sceglie la fase di mercato in cui vuole operare e da in questa il meglio di se stessa, senza grilli per la testa, senza aspirare all'eternità del museo di arte moderna.

Si intuisce qui un cenno polemico verso le tendenze predominanti, sostenute da quasi tutte le riviste specializzate, i designer che pensano di rinnovare l'arredamento attuale, «entusiasti» per questi «magari con l'alibi delle tipologie edilizie da rinnovare prima degli interni — per progettare con maggior estro, fantasia estetica, accentuando la componente «artistica» del mobile (hanno fondato anche un «accademia»). Così arrivano sul mercato nuovi stimoli al caro-prezzi, tavolini di marmo post-moderni che costano 3 milioni, disegni di Portoghesi, nuovo presidente della Biennale, divani della Memphis, società promossa da Sottsass, che costano 3 milioni e mezzo, o mobili sperimentali di Mendini, direttore di Domus, che nascono sotto lo stesso segno. Prodotti che fanno passare alla storia i loro progettisti, modelli per una committenza danzante, ma che non risolveranno mai i problemi del mercato.

Al «Trienone» invece i mobili hanno trovato la via della modestia, perché dicono che non si può trascurare la «lezione» che viene dalla paradosica caduta della domanda interna: prima eravamo storditi dalle impennate dell'export, dai riconoscimenti che riceveva il design, e perdevamo di vista i 200 mila lavoratori occupati nel nostro settore e il primo obiettivo di una produzione industriale: il prodotto giusto al prezzo giusto.

Alfredo Pozzi

Le notizie provenienti dal settore dell'arredamento da oltre un decennio sono poco allegre, in particolare per la massa dei consumatori. Si susseguono periodicamente, soprattutto quelle riguardanti i prezzi, che troppo spesso portano il marchio di questi ultimi anni a causa non solo del caro-cassa, o della difficoltà di trovare alloggi, ma anche del caro-mobili, prezzi e disegni che hanno reso difficile a tanti fidanzati l'impresa matrimoniale, cioè, come si diceva una volta, la possibilità di coniare il proprio «sgogno d'amore».

Sembra uno sceneggiato in tre atti di delusioni per i protagonisti, ma che infine sfocia comunque in un lieto fine: nella realtà invece le vicende hanno seguito un più grigi e finali meno rosi. I dati in proposito non lasciano dubbi. Cominciamo dagli sfrattati. I dati forniti dai sindacati in questi ultimi due giorni della lotta per la casa, danno un quadro inequivocabile della Lombardia e di Milano e provincia, in particolare: si profilano all'orizzonte 200 sfratti al mese; presso la pretura milanese sono pendenti circa 10 mila cause riguardanti vertenze tra inquilini e proprietari, di cui 4 mila mostrano una rissa di inquilinato che non riesce più a pagare l'affitto.

Altre cifre, quelle riguardanti l'edilizia sovvenzionata, rivelano che in Italia ben 547.514 famiglie hanno fatto domanda per avere un alloggio; ma è una richiesta che si scontra con una capacità attuale annua di circa 20 mila alloggi. Con questo ritmo, per rispondere concretamente a quelle domande per case IACP, occorreranno 27 anni. D'altra parte, la Lega delle cooperative ha recentemente segnalato che anche nel campo dell'edilizia agevolata, che dovrebbe coprire le fasce di reddito tra i 10 e 15 milioni, si incontrano difficoltà enormi sia per il costo finale (900 mila lire al mq), sia per carenza di mutui e costo del denaro. In compenso, si stima che si possano realizzare, in media, 500 mila case sfitte.

Ma quando coppie di giovani vogliono mettere «una casa, o famiglia, che per varie ragioni cercano il trasloco, riescono a «construire» un mini-appartamento, i guai non sono finiti. Per i nuovi inquilini c'è addirittura da affrontare la spesa più grossa, quella dell'arredamento. È stato calcolato che mediamente per arredare in modo decoroso 3 locali più servizi (100 mq), oggi occorrono circa 20 milioni. Una cifra enorme, specialmente a confronto dei redditi da lavoro di stessi

In casa «piccolo è bello» ma coi mobili su misura

mobilieri riconoscono che non si può più vendere con prezzi così alti, che ormai, da almeno un lustro, hanno superato anche i livelli di guardia. Per un armadio guardaroba, si arriva a prezzi di 600 mila lire al metro quadro. Le cucine, con elettrodomestici incorporati, hanno un costo minimo di 7 milioni. Di fronte a queste cifre non può sorprendere una caduta della domanda interna del 15% e una contrazione produttiva del 14%. E proprio le cucine hanno battuto tutti i record negativi, compreso quello dell'export che ha registrato addirittura un calo del 45% in quantità.

Brutte notizie. E volendo non si finirebbe mai di elencarle. Per questa ragione forse quando spontaneo novità più liete bisogna suonare le campane a morto. Vi sono aree delle notizie che potrebbero rappresentare una svolta positiva nel campo dell'arredamento, e vanno tutte a favore del consumatore. Meritano quindi un'attenzione particolare. Le notizie che ci interessano sono quelle riguardanti i «mini-appartamenti», il Kit, cioè il «mobile a scatola» e la «Carta del Trienone».

Queste 3 iniziative, che sono cresciute, si potrebbe dire, nel Veneto e nel Salento di Padova, hanno parecchie motivazioni in comune: tendono tutte al recupero della domanda interna stabilendo un rapporto preciso e concreto con la realtà sociale; vogliono offrire al consumatore un reddito medio-basso, che abita in una casa popolare,

La tre giorni del pesce azzurro

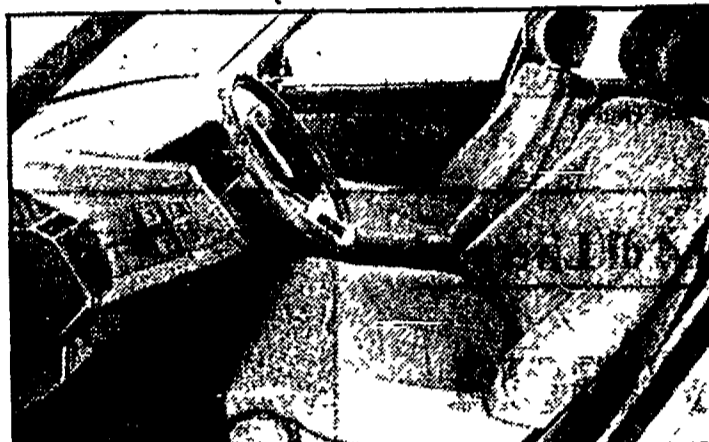
ROMA — Tre giorni di promozione del pesce azzurro avranno luogo a Roma dal 27 al 29 aprile. Li organizza la Cooperativa pescatori di Fano (Marche) in collaborazione con l'ente di sviluppo della Regione l'Amministrazione provinciale di Pesaro, il Comune e l'Azienda di soggiorno di Fano. Annualmente si pescano in Italia circa 200 mila tonnellate di pesce azzurro ma purtroppo il consumo è limitato da vecchie prevenzioni. Restano aperti altri grossi problemi, soprattutto per quanto riguarda la rete distributiva e il consumo in case-ristoranti, ospedali, scuole.

Con la BX «mal di Citroën» ma senza alcuna sofferenza

Modificate le sospensioni - Quattro versioni con 2 cilindrate - Grande abitabilità interna - Cofano e portellone in fibra - In arrivo una Diesel

«Con la BX si può avere il «mal di Citroën» senza farlo soffrire agli amici». Questa battuta di un «retroista» incallito ci sembra abbia colto quanto di più singolare c'è in questa berlina a due volumi che fra pochi giorni la commercializzazione è prevista per venerdì prossimo — come un «retro» e circolerà sulle strade italiane.

La BX, infatti, conserva tutto quanto in fatto di tecnologia avanzata ha reso famosa le Citroën (si pensi, per non andare troppo lontano, alla DS, alla GS, alla GSA) ma ha perduto l'eccessiva morbidezza delle sospensioni idropneumatiche che fanno guardare certe Citroën con diffidenza quando ci si sale senza stare al posto di guida.



La Citroën BX nella versione 16 TRS vista esternamente e internamente.

Naturalmente questa Citroën non si presenta sul mercato con le sole sospensioni modificate. Si tratta di un modello del tutto nuovo nella linea (i suggerimenti di Bertone sono serviti molto agli stilisti della Casa francese) e negli allestimenti interni e con importanti innovazioni nella meccanica.

La BX — disponibile in quattro diverse versioni — si presenta come una vettura di media cilindrata con buone prestazioni e consumi contenuti, grazie anche ad una aerodinamica che la supera il confronto con la «sorella» GSA, ma anche con la Renault 18, con la Peugeot 305, con la Audi 80 che sono le sue più dirette rivali. E la BX batte le rivali anche per l'abitabilità interna nonostante le dimensioni abbastanza contenute (la lunghezza massima è di metri 4,23).

Il modello base, contraddistinto dalla sola sigla BX, monta un motore a 4 cilindri di 1390 cc che eroga una potenza di 62 CV. È un cambio a quattro rapporti. Può raggiungere la velocità massima di 155 chilometri orari. Consumo a 90 orari 5,6 litri per 100 chilometri, ai 120 orari 7,5 litri, nel ciclo urbano 7,7 litri. Cofano e portellone in mano, 10,168.800 lire.

La BX 14 RE monta un motore a 4 cilindri sempre di 1390 cc di cilindrata ma con una potenza di 72 CV. Ha un cambio a cinque rapporti. Raggiunge una velocità massima di 163 km orari. I suoi consumi, secondo le tre indicazioni standard, sono di 5,5, 7,1, 8,5 litri. Il suo prezzo — l'allestimento è intermedio — è di 11.124.000 lire.

La BX 16 RS è equipaggiata con un motore, sempre a quattro cilindri, di 1595 cc di cilindrata e con 90 CV di potenza. La sua velocità massima è di 176 chilometri l'ora. Il cambio è a cinque marce e l'allestimento è intermedio. I consumi indicati sono 5,5, 7,4, 8,9 litri per 100 chilometri. Il suo prezzo è di lire 11.639.600.

La BX 16 TRS, infine, che ha la stessa motorizzazione e le stesse prestazioni della 16 RS, si distingue per l'allestimento particolarmente lussuoso. Costa 12.951.000 lire.

Abbiamo avuto occasione di provare sia quest'ultimo modello che il modello base ed abbiamo potuto constatare che, salvo naturalmente le diverse prestazioni, le BX si comportano egregiamente sia al basso che all'alto della gamma.

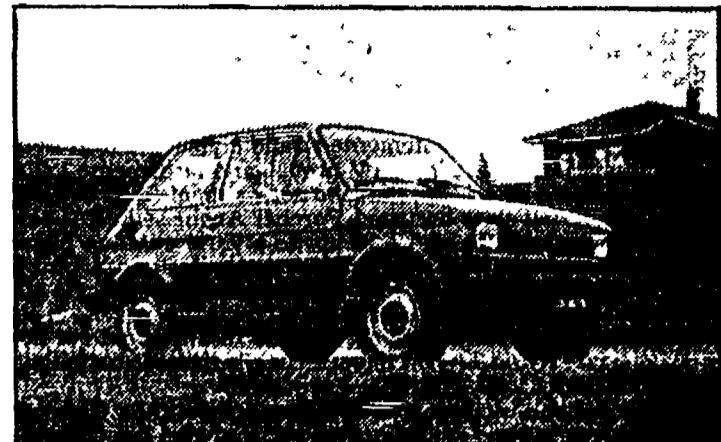
Per quel che si riferisce alla meccanica notiamo: assale anteriore con elementi portanti idraulici e dispositivo antibuccaggio; assale posteriore a bracci trascinati e sospensione idraulica, in grado di alloggiare, eventualmente, una sospensione di tipo meccanico; dotatore di frenata con compensatore integrato.

Queste, invece, le innovazioni che interessano la carrozzeria: cofano in poliestere e fibra di vetro (il composto è ottenuto per compressione); portellone posteriore in poliestere e fibra di vetro (il composto è ottenuto per iniezione); lunotto direttamente incollato sul portellone in plastica; serratura del serbatoio carburante in poliammido rinforzato, con tappo integrato, fuso con parabrezza e due superfici omofocali riflettenti in poliestere e fibra di vetro.

La Citroën Italia conta, viste le caratteristiche e i prezzi delle BX, di vendere quest'anno almeno 10.000 unità, comprese le BX con motore Diesel che dovrebbero essere immesse sul nostro mercato in ottobre.

Unico modello per la Fiat 126

Ha di massima le caratteristiche della Personal 4 - Il prezzo è quello della «base»



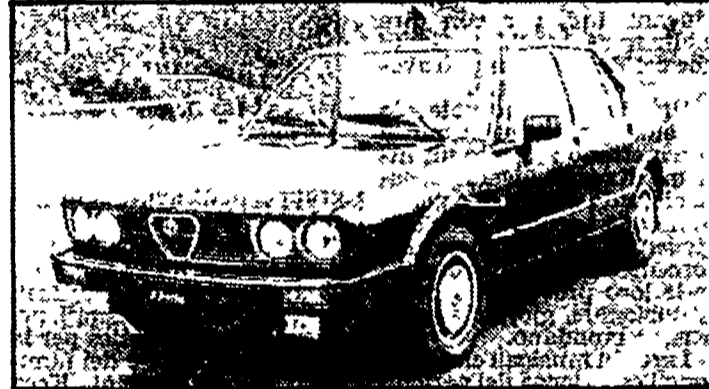
La Fiat 126 — già prodotta in 2.750.000 esemplari — d'ora innanzi sarà commercializzata in una versione unificata che sostituisce le quattro versioni (base, Personale 4, Red e Brown) sino ad ora disponibili. Potrà però essere «personalizzata» in tre diversi livelli di confort, attraverso appositi «pacchetti» di optional.

All'esterno e nell'equipaggiamento di base la versione unificata della 126 (nella foto) riprende in linea di massima le caratteristiche della «Personal 4». Il prezzo rimane quello della versione base (4.542.000 lire, IVA compresa). I paraurti e le modanature sono gli stessi della Personal 4, così come altri elementi della carrozzeria esterna e così come il volante, il pomello della leva del cambio e la leva del freno a mano. I sedili anteriori hanno lo schienale fisso, senza appoggiatesta. I rivestimenti dell'abitacolo sono di tessuto o di finta-pelle. I cristalli laterali posteriori sono fissi.

Le caratteristiche meccaniche, le prestazioni e i consumi restano invariati: motore bicilindrico di 652 cc da 24 CV; velocità massima 105 km/h; consumi: a 90 km/h 6,1 litri per 100 chilometri; in città 7,3 litri per 100 chilometri.

Le Alfetta hanno ormai undici anni ma li portano in modo eccellente

L'anno scorso sono state al primo posto tra le «medio grandi» - Cinque versioni nella gamma '83 - Una turbo diesel da 165 chilometri orari - Di altissimo livello la Quadrifoglio Oro



L'Alfetta Quadrifoglio Oro ad iniezione e, a destra, l'Alfetta 2.4 Turbo diesel. A tutte le vetture della gamma l'Alfa Romeo ha apportato miglioramenti estetici e meccanici.



Le Alfetta hanno ormai 11 anni, ma li portano tanto bene che l'anno scorso si sono collocate al primo posto nella graduatoria delle auto «medio grandi» vendute nel nostro Paese. Ciò spiega perché all'Alfa Romeo — anche se i tecnici sono impegnatissimi per il prossimo lancio della 33 e dell'Arna — hanno deciso di dare una profonda rinnovata all'estetica e alla tecnica di questo modello di successo (17.181 Alfette vendute nel 1982, con una percentuale di «settore» del 29,2).

L'Alfetta offerte dalla scorsa settimana a clienti sono cinque e precisamente: Alfetta 1.6 a listino a 13.130.000 lire; Alfetta 1.8 a 13.720.000 lire; Alfetta 2.0 a 14.760.000 lire; Alfetta 2.4 Turbo diesel a 16.400.000 lire; Alfetta Quadrifoglio Oro (motore di 2 litri) a 16.810.000 lire. Tutti i modelli sono soggetti all'IVA del 20 per cento.

Impossibile ricordare qui tutte le modifiche di carrozzeria e di meccanica adottate per le Alfetta '83. Ma un cenno almeno va fatto alle novità di maggiore spicco,

riservate ai nuovi modelli 2.4 TD e Quadrifoglio Oro.

Sulla 2.4 TD fa la sua comparsa il nuovo motore diesel turbocompletato con cilindrata di 2.392 cc, capace di erogare 95 CV, che rappresenta l'applicazione più impegnata e tecnicamente perfezionata dei principi dell'Alfa Romeo-VM Turbodiesel. Questi principi erano già stati tradotti in pratica nel propulsore di serie montato precedentemente sull'Alfetta 2.0 TD e recentemente trasferito sulla Giulietta 2.0 TD. Questo motore che — come abbiamo avuto modo di provare — assicura alla nuova versione a gasolio dell'Alfetta prestazioni perfettamente adeguate all'immagine sportiva della Casa del Biscione, offre anche il vantaggio — essendo la sua cilindrata al di sotto di 2500 cc — di essere tassato solo dell'IVA al 20 per cento.

La Quadrifoglio Oro, che tra le Alfetta '83 è all'alto della gamma sia sotto l'aspetto tecnico sia sotto il profilo della ricchezza e della qualità degli allestimenti, monta una sofisticata versione del motore due litri a benzina, sul quale l'alimentazione a iniezione e l'accensione sono controllate

da un'unica centralina elettronica a funzionamento digitale (sistema Motronic). Questa soluzione, che trova riscontri soltanto su pochissime altre vetture di produzione europea e tutte appartenenti alla classe delle automobili di lusso, nel caso della Quadrifoglio Oro è integrata da un dispositivo realizzato in esclusiva dai tecnici dell'Alfa. Si tratta del variatore di fase che agendo sul sistema correttivo sul sistema di distribuzione, esalta i vantaggi del Motronic, assicurando al motore un funzionamento impeccabile ad ogni regime e in ogni condizione di impiego, rendendo ottimale la potenza erogata e determinando una considerevole riduzione dei consumi.

Siamo rimasti molto soddisfatti sia dell'Alfetta 2.4 TD (velocità massima 165 orari, consumo di 8,3 litri a 120 orari), sia della Quadrifoglio Oro (velocità massima 185 orari, consumo di 8,8 litri a 120 orari). Di alto livello le dotazioni di bordo che, nella 2.0, comprendono persino la regolazione elettrica dei sedili. Soltanto il volante è ancora del vecchio tipo in finto legno e l'assenza del servosterzo.

Arriva con grinta la Kadett GT-E

Il motore di 1.8 litri eroga una potenza di 115 cavalli e consente una velocità di 187 km/h



L'introduzione della Opel «Corsa» sul mercato italiano ha consentito alla General Motors Italia di registrare un netto incremento (intorno al 49 per cento) delle sue vendite nel primo trimestre. Si tratta di un dato estremamente significativo, se si considera che le immatricolazioni totali del primo trimestre hanno subito una contrazione.

Ora in appoggio alla «Cor-

sa», ma naturalmente con obiettivi più modesti, visto che si pensa di venderne 800 unità quest'anno, la General Motors Italia introduce sul nostro mercato la nuova Opel Kadett GT-E, una sub-compatta grintosa (nella foto) destinata ad una clientela formata in prevalenza da giovani con ambizioni sportive. Sempre che questi siano in grado di sborsare 12.860.000 lire per avere in mano le chiavi di una macchina da 187 chilometri l'ora.

Meccanicamente la GT-E ricalca il classico schema della Kadett: trazione anteriore, sospensioni anteriori di tipo McPherson con molli elicoidali cilindrici e stabilizzatore a barra di torsione; sospensioni posteriori di tipo a balestra, ossia che unisce elementi delle sospensioni indipendenti con altre tipiche di un assale rigido.

Il motore, l'1.8 OHC a iniezione elettronica, ha una cilindrata di 1795 cc, eroga 115 CV a 5800 giri ed è capace di imprimere alla GT-E un'accelerazione da 0 a 100 chilometri

orari in 9,5 secondi. Nonostante queste prestazioni, guidando questa sportiva senza troppe brusche accelerazioni e frenate si possono ottenere consumi relativamente contenuti. La Casa li indica infatti in 5,7 litri per 100 chilometri guidando alla velocità costante di 90 km/h. I consumi salgono a 7,6 litri guidando a 120 orari e a 11 litri nel ciclo urbano.

La Kadett GT-E monta di serie un cambio a 5 marce molto ben scalate. L'equipaggiamento — e anche la rumorosità — è quello di una sportiva. Di serie anche i famosi sedili «Recaro». Completa e di facile lettura la strumentazione, comprendente anche contachilometri parziali, voltmetro, econometro e, naturalmente, contagiri. I cerchi sono in lega da 5,5 x 14 e le gomme a sezione allargata 185/60 HR 14.

La carta del TCI per il trasporto

Il supplemento della Gazzetta Ufficiale n. 342 del 14 dicembre 1982 riporta il decreto 18-11-1982 n. 82 dal titolo «Approvazione delle tariffe per i trasporti di merce su strada per conto terzi eseguiti sul territorio nazionale, unito a un prontuario di distanze fra i centri maggiori. All'articolo 12 del decreto stesso si stabilisce che «Per le località di carico e scarico che non figurano nel prontuario, le distanze saranno calcolate sulla carta stradale al 200.000 del TCI...».

Rubrica a cura di Fernando Strambeci

Ora c'è anche il casco da motociclista con motore elettrico incorporato

La FIMEZ di Alte Montecchio Maggiore vende ora anche in Italia, tramite la Belgarda (importatrice delle moto Yamaha), i propri caschi «FM». Si tratta di una serie di sette caschi in policarbonato ed in fibreglass disegnati con l'ausilio della galleria del vento e disponibili in ben quindici colori. Originale il modello «Electro Integral»

(che costa L. 180.000 più IVA) in fibreglass, caratterizzato da una visiera brevettata che si apre e chiude oppure rimane aperta in qualsiasi posizione, grazie ad un motore elettrico alimentato da una batteria a 9 volt sistemata all'interno del casco.

Il vantaggio di questo meccanismo dovrebbe essere la praticità di apertura della visiera che avviene con l'azione di un pulsante, senza dover arrischiare con i vecchi bottoni come avviene per gli altri caschi.