

**L'Associazione delle cooperative fra i consumatori ha presentato uno studio sull'organizzazione cooperativa nel settore distributivo. Rivelati dati che normalmente le aziende tengono molto riservati**

Il vecchio e il nuovo nella cooperazione. Uno specchio dell'immediato dopoguerra e un moderno supermercato.



# Che cosa si compra al supermercato

Guardando il profilo del commercio italiano non si può non restare impressionati dalla sua arretratezza: solo il 16% dei prodotti alimentari viene acquistato in negozi di dimensione superiore ai 200 metri quadri. Tutto il resto passa attraverso piccole botteghe tradizionali a conduzione familiare. Il complesso delle aziende moderne, i cui marchi sono ben noti: Coop, Cis, La Rinascente, Sma, Fams, Esselunga e Standa non arriva a rifornire il 6% dei consumi alimentari nazionali.

Con questi dati si apre lo studio che il compagno Ivano Barberini, presidente della Associazione delle cooperative fra consumatori aderenti alla Lega, ha presentato nei giorni scorsi alla stampa, agli imprenditori, ad amministratori pubblici. Assieme ai dati generali, lo studio della Lega, ha presentato una descrizione dell'organizzazione cooperativa nazionale nel settore distributivo con una generosa esposizione di informazioni che normalmente vengono gelosamente custodite dalle direzioni aziendali.

Già questo aspetto definisce uno stile di direzione diverso rispetto alle consuetudini correnti. Non solo i dati di bilancio delle cooperative sono trasparenti e pubblici, ma anche gli studi e le elaborazioni di gestione vengono divulgati. Con i suoi 600 supermercati la Coop è la maggiore organizzazione di vendita nel settore alimentare pur tuttavia la sua «quota di mercato» sull'insieme delle vendite di prodotti alimenta-

A chi serve lo studio dell'Associazione nazionale Coop sulle tendenze economiche e strutturali della distribuzione cooperativa moderna e obiettivi di sviluppo a medio termine? SERVE AI CONSUMATORI, perché descrive l'andamento dei consumi, le differenze di prezzo e le diversità di servizi che possono servire le forme di commercio moderno rispetto a quello tradizionale; SERVE AGLI ENTI PUBBLICI i quali anche attraverso i dati di questo studio possono avviare una politica di concreto sostegno al commercio al consumo; SERVE ALLE ALTRE IMPRESE DEL SETTORE, perché è la prima volta che una azienda leader nella distribuzione rivela i suoi segreti; SERVE AGLI STUDIO, perché possono confrontare le loro teorie e le loro ipotesi sui problemi del commercio.

Di poco superiore al 2% sull'intero territorio della Repubblica.

Dunque il commercio italiano rappresenta la parte arretrata del cosiddetto terziario avanzato. Ma cosa vuol dire modernità? Alcune cose che i consumatori sanno bene: generalmente prezzi più bassi, una maggiore attenzione alla qualità, occupazione regolare, correttezza fiscale. Un'insieme di condizioni che attualmente è lontanissima dall'essere raggiunta dal settore commerciale. E i motivi di questa arretratezza sono soprattutto politici in Italia: la trasformazione del settore è stata ostacolata dai partiti di governo, soprattutto dalla Democrazia cristiana che pesa nella base elettorale dei commercianti ricambiando i favori con la protezione della situazione esistente. Così i tentativi alla creazione di moderni centri di acquisto creano barriere tortuose e complicate alle opportunità di investimento che pur sarebbero stimolanti in questa attività. Difatti tutte le principali aziende del settore riescono a svolgere una attività profittevole e cresceranno.

clienti della cosiddetta grande distribuzione continuano ad aumentare: la crescita della Coop è, ad esempio, attorno al 30%, ben superiore all'andamento dell'inflazione e all'aumento del numero dei negozi.

La percezione dei prezzi più bassi da parte dei consumatori è dimostrata dalla crescita maggiore dei negozi che applicano margini più ridotti rispetto a quelli con prezzi un po' più elevati. Ed è soprattutto sui prodotti industriali confezionati che i consumatori sanno riconoscere più chiaramente la convenienza relativa dei prezzi, molto meno nella frutta e nelle carni. Ed è logico che sia così sui prodotti deperibili i quali sono così numerosi da rendere difficile comparare prodotti, qualità e prezzi diversi. Sembra invece che sui prodotti freschi la attenzione dei consumatori sia maggiore sugli aspetti di qualità, di servizio, di genuinità.

Come si compone la spesa nel supermercato? Secondo lo studio della Coop il rapporto è al 50% fra prodotti industriali e prodotti freschi (carni, formaggi, salumi, frutta e verdura). Quanto sta un supermercato al consumatore? Il «ricarico» sugli acquisti alla produzione è attorno al 20%, comprendendo sia la fase di ingrosso che la vendita al minuto.

I dati esposti dalla cooperazione fra consumatori della Lega dimostrano la validità delle forme moderne nel settore commerciale.

Giorgio Vozza

## Il consumatore spende di più ma meglio

Il consumatore italiano spende di più e meglio. È questo che si deduce dall'andamento dei consumi alimentari così come viene rivelato dallo studio della Coop.

OLIO - Si nota un considerevole spostamento dal consumo dell'olio di semi a quello dell'olio d'oliva. L'incremento di quest'ultimo è stato dal 1979 al 1982 di oltre il 114%. All'interno di questo settore si registrano spostamenti dagli olii meno qualificati a quelli più pregiati: olio extravergine anziché d'oliva, olio di mais anziché di semi vari.

RISO - È un prodotto atipico per la benefica influenza che esso ha sulla nostra bilancia dei pagamenti, in quanto se ne esporta circa il 60% e di conseguenza il prezzo ne è fortemente influenzato. Il consumo del riso è aumentato nel 1982 del 23,5% con notevole incremento del riso superiore.

PASTA - Anche questo reparto ha avuto un notevole in-

cremento (dovuto alla riscoperta della cucina mediterranea). Più 27,35% sull'anno precedente, di cui 26,5% pasta di semola e 34,4% quella all'uovo. Le dinamiche dei prezzi (+14,15%) rimasce sotto l'inflazione generale.

CARNI FRESCHE - Nella rete Coop si è verificato un rallentamento del consumo delle carni bovine, mentre cresce il consumo di carni suine (+10%) e del pollame (+6%). Per quanto riguarda i prezzi ci sono stati questi aumenti: pollame +4,34%, bovino +13,35%, suino +15,74%.

FRUTTA - L'analisi di questo settore dimostra l'attenzione del consumatore nell'evoluzione dei prezzi in rapporto alla qualità. Le mele hanno registrato un incremento del 25%

dato che l'annata 82/83 è stata buona con prezzi bassi, altrettanto vale per gli agrumi la cui vendita è aumentata del 18%. La parte al contrario hanno avuto una tendenza contraria una flessione del 10% in due anni a causa del prezzo alto e della qualità scadente.

CAFFÈ Ha subito un notevole aumento di vendite (+30%) mentre il trend dei prezzi è stato del 13,79%.

SETTORE NON ALIMEN- TARE - Tutto il comparto risente di una notevole pesantezza che si conferma e si aggrava nei primi quattro mesi del 1983. Si sta registrando un calo di consumi nei reparti intimo nelle telerie nei calzini e in quei prodotti non «da mostrare». Se si analizza l'abbigliamento esterno si nota un incremento nell'abbigliamento per bambini, mentre cala il consumo degli abiti «più importanti» la giacca e l'abito completo. In cremente si registrano invece nei reparti calzature sport, scollati, ferramenti.

## Ha ancora spazio la trazione 4x4

Ne sono convinti i tecnici rumeni e gli importatori italiani - Provatasi numerosi modelli

In un mercato mondiale dell'auto che fra crisi e rilancio offre un quadro tutt'altro che avvincente all'aspettamento e che è ancora spazio per un allargamento sensibile della trazione integrale? C'è chi ritiene che ciò sia non solo possibile ma attuale.

Oltre trenta giornalisti di riviste e giornali, specializzati e non nei problemi della motorizzazione, e un numero altrettanto rilevante di operatori (compresi alcuni stranieri) della rete di vendita della Ciemme Spa-Centro Multindustria di Bologna la cui attività si incentra sull'importazione e la vendita di auto e autoveicoli commerciali e industriali in particolare dalla Romania (non solo per l'Italia, ma per Francia, Inghilterra, Germania Federale, i Paesi scandinavi oltre all'Algeria, il Marocco e il Canada) hanno compiuto dal 30 maggio al 4 giugno un viaggio in Romania, visitando due delle maggiori industrie del settore a Bucarest e a Brasov, e alcuni centri turistici di suggestivo richiamo.

L'interscambio nel settore automobilistico fra Italia e Romania è stato finora pressoché irrilevante, se si eccettua l'importazione di un certo numero di un noto «fuoristrada» il programma di collaborazione fra il gruppo Fiat di Basov (di cui fa anche parte la nota fabbrica Aro-impresa meccanica di Muscel) e l'Autobuzul di Bucarest, da una parte, e la società bolognese dall'altra si fonda sull'individuazione di un settore particolare di mercato che dovrebbe consentire, sin dall'inizio del prossimo anno di importare in Italia per la distribuzione anche negli altri Paesi citati, almeno 2.500 veicoli rumeni caratterizzati da un comune elemento: le quattro ruote motrici.

Un settore certo non da «scoprire», ma che nelle valutazioni dei dirigenti della società bolognese e dei loro partners rumeni dovrebbe consentire oggi, dopo l'evoluzione già subita negli ultimi anni (anche in conseguenza della crisi petrolifera) nella stessa concezione dell'autoveicolo, da oggetto di lusso a mezzo di sempre più vasta diffusione e varietà d'impiego (sport, lavoro tempo libero) di intravedere una sua possibile nuova concezione quella del veicolo (autoveicolo, veicolo commerciale o industriale) «ogni tempo».

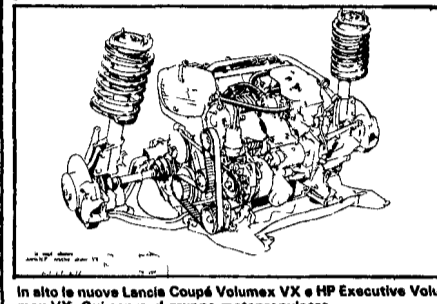
Un mezzo che vada oltre la tradizionale utilizzazione delle quattro ruote motrici limitata agli appassionati del «fuoristrada» per allargarsi ad un uso molteplici, dal lavoro al tempo libero, dall'impiego in città come in campagna (grazie alle prese di forza si può azionare anche una falciatrice), da quello in autostrada a quello sul più arduo dei terreni di montagna o nelle valli «minibus» serve le esigenze dei centri turistici e anche di particolari comunità.

Un veicolo, dunque, robusto e adattabile alle più varie usanze, condizioni geografiche e climatiche con manutenzione ridotta e tuttavia rispondente anche a precisi criteri stilistici. Sotto questo aspetto come per determinate modifiche e l'accessoristica richieste dai singoli mercati, il gruppo Fiat di Brasov (30 mila dipendenti) e l'Autobuzul di Bucarest (7.000 dipendenti) si avvantaggiano già in sede di progettazione e costruzione, delle modifiche suggerite dai tecnici della Ciemme.

Ci è parso utile in questa sede spendere qualche parola in più per chiarire l'idea base — uso nuovo e generalizzato delle quattro ruote motrici per veicoli in gran parte da lavoro — rimandando ad una prossima occasione i dettagli sui dati tecnici specifici per numerosi singoli modelli la cui gamma, sotto denominazione Ciemme TV 4x4, prevede per ora una serie di una quindicina di modelli, fra autotocarri furgonette, furgoni e autotelaie cabinati per ulteriori allestimenti presso le stesse officine della Ciemme e della sua rete di concessionari. Interessanti appaiono comunque alcune caratteristiche generali: il motore (in futuro è prevista l'adozione, per altri modelli di un motore italiano su licenza Fiat e di un motore diesel della VM azienda IRI per i cui fornitori proprio in questi giorni è stato concluso un accordo) è un 3 litri diesel con una potenza di 72 CV e coppia di 18kgm a 1.800 giri; testata separata per coppia di cilindri trasmissione con differenziali a ponte rigido anteriore e posteriore scatola di ri-

## Col volumetrico 200 orari per Lancia Coupé e HPE

La commercializzazione dei due modelli in coincidenza con le vittorie nei Rally mondiali - Riserva di potenza



In alto le nuove Lancia Coupé Volumex VX e HPE Executive Volumex VX. Qui sopra il gruppo motopropulsore.

Travolge la Lancia in quattro Rally mondiali — l'ultima è stata quella dell'Acropolis — ed ecco che la Casa di Chivasso offre agli utenti altre due vetture dalla fama di sportive equipaggiate con il compressore volumetrico. È evidente che dopo quella della Trevi Volumex, la commercializzazione della HPE Executive e del Coupé con motore di due litri dotato di compressore volumetrico era in programma indipendentemente dai risultati che la Rally avrebbe ottenuto nelle gare. È chiaro, tuttavia, che la coincidenza tra le vittorie e il lancio commerciale avrà sicuramente effetti positivi anche perché la Lancia può a buona ragione far rimarcare che, caso più unico che raro, ben 13 delle 14 VX in gara sono arrivate al traguardo.

La sola difficoltà che le due nuove Lancia potranno incontrare sulla loro strada è come al solito, quella del prezzo, ma, se si continuano a contare a decena di migliaia le persone che sono in grado di sborsare più di 17 milioni per un'automobile e il futuro appare quindi roseo per questi due modelli che rappresentano, nella loro categoria quanto di meglio si possa trovare.

Con l'adozione del Volumex, Lancia coupé e HPE guadagnano 13 CV di potenza, con 135 CV a disposizione le due vetture sono in grado di superare in quinta i 200 chilometri orari di velocità massima, le accelerazioni diventano brucianti: soli 9 secondi bastano al coupé per raggiungere i 100 km orari con partenza da fermo e l'HPE ne richiede solo 9,4. Certo, sfruttando al massimo la potenza dei propulsori l'indicatore del livello benzina scende in modo impressionante, ma quando mai — se non, appunto, nelle gare — si possono usare queste vetture al massimo delle loro prestazioni?

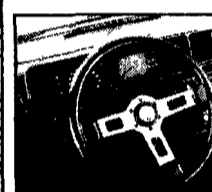
Il discorso quindi si fa più ragionevole se si considerano questi due modelli per quel che possono dare in un uso normale, nell'uso cioè che ne fa chi acquista una berlina con cinque comodi posti, come è appunto l'HPE o un due+due come il coupé.

Con il volumetrico, per esempio, ai 140 orari si viaggia soltanto al 70 per cento della potenza massima del motore. Ciò significa viaggiare in tutta tranquillità avendo a disposizione ancora una grande riserva di potenza da utilizzare, senza dover cambiare marcia, in caso di necessità. Ne deriva che, in base alle norme, i consumi diventano accettabilissimi. La Casa li indica così: 7,2 litri di benzina per 100 km ai 90 orari, 9,1 litri ai 120, 12,6 per il coupé e 12,7 per l'HPE nel ciclo urbano.

Sono consumi molto buoni per macchine con queste prestazioni e di questo prestigio. Inutile dire che per i due VX la meccanica è stata ancora affinata e che le finizioni sono di altissimo livello.

## Marchio dello scorpione per la Fiat più veloce

La Nuova Ritmo Abarth 130 TC supera i 190 orari ma consuma meno della precedente versione - Il boom delle berline sportive



Novità a getto continuo in casa Fiat. L'azienda torinese ha appena immesso sul mercato la versione con motore a gasolio della Uno, sta per presentare una nuova versione dell'Argenta e una Panda a trazione integrale ed ecco che, anticipando i tempi, già annuncia la commercializzazione di quello che è, oggi, il suo modello a più alte prestazioni. Si tratta della nuova Ritmo Abarth 130 TC, una vettura che già nei versioni di serie, può essere utilizzata per partecipare alle competizioni del Gruppo N (National).

L'anticipata commercializzazione di questo modello col marchio dello scorpione si spiega con un singolare fenomeno di mercato in tre anni in Europa le vendite di berline sportive sono raddoppiate e si prevede che quest'anno se ne venderanno qualcosa come 300 mila unità. La Fiat, che in due anni ha venduto 35.000 Ritmo nelle versioni sportive, di cui 10 mila Ritmo Abarth non poteva dunque aspettare.

Ecco quindi questa nuova sportiva aggiornata nella linea (di rilievo tra le altre innovazioni, l'adozione di deflettori antiturbolenza ai finestrini anteriori che consentono di guadagnare dai due ai tre chilometri in velocità massima) e nella meccanica.

Con cinque cavalli in più (130 a 5.900 giri)

una migliore coppia (18 kgm a 3.600 giri), un coefficiente aerodinamico ridotto (da circa il 10% a 45 kg in meno (850 kg), è naturale attendersi dalla nuova Ritmo Abarth 130 TC prestazioni ancora più brillanti di quelle già ottime raggiunte dal vecchio modello.

La velocità massima effettiva è indicata in oltre 190 km l'ora, il chilometro con partenza da fermo viene bruciato in appena 29 secondi e 4 decimi con un'accelerazione da 0 a 100 kmh di soli 8 secondi netti. Eccezionale anche la ripresa da 40 kmh in quarta, grazie all'ottima coppia motrice, che permette di coprire il chilometro in appena 31 secondi.

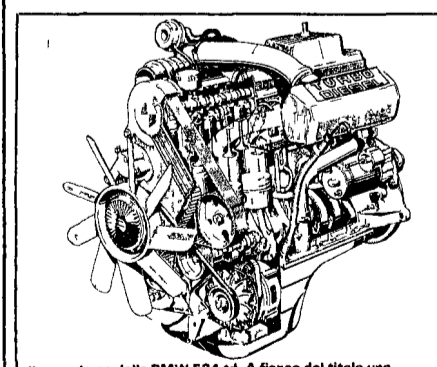
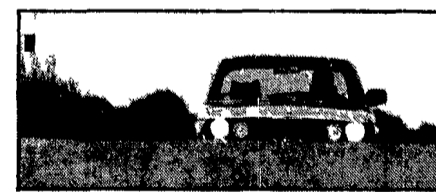
Il cambio sportivo (è lo ZF tedesco, con rapporti particolarmente ben scalati consente inoltre di raggiungere i 170 in quarta e i 140 in terza).

Nonostante le elevate prestazioni, la nuova Ritmo Abarth consuma addirittura meno della precedente versione. Secondo le norme Ece, il consumo medio è di 8,8 litri per 100 km (11,36 km/lit), mentre in quinta a velocità costante il consumo è, a 90 kmh, di 6,6 litri per 100 km (15,15 km/lit) e a 120, di 8,6 litri per 100 km (11,36 km/lit). Il consumo urbano, infine è di 11 litri per 100 km (9,1 km/lit).

NELLE FOTO: la nuova Ritmo Abarth 130 TC vista internamente ed esternamente.

## Anche la BMW si è dieselizzata

La Casa bavarese arriva in ritardo ma con la vettura a gasolio più veloce del mondo



Il propulsore della BMW 524td. A fianco del titolo una singolare foto della vettura ripresa su un dosso.

La «dieselmania» ha fatto una nuova vittima. Ed anche molto illustre visto che si tratta della BMW una marca che fin dalla sua nascita si è distinta per una produzione di automobili che fanno della classe, dell'alto livello di comfort e delle prestazioni le loro carte vincenti.

Evidentemente il richiamo del diesel è talmente forte che

delle immatricolazioni in Europa e addirittura del 19 per cento in Italia.

Non è stata una decisione facile da prendere per i massimi responsabili della Casa di Monaco di Baviera. L'idea di un modello diesel è maturata non solo sulla base dell'obiettivo riscontro del grande successo che le vetture diesel incontrano su tutti i mercati, ma anche perché con un modello diesel si riusciva a portare un sensibile contributo alla causa del risparmio energetico. Si sa infatti che a parità di potenza il consumo energetico di un propulsore diesel è sensibilmente inferiore a quello di un motore a benzina.

È nata così la BMW 524td una turbodiesel con la quale la marca tedesca conquista immediatamente il titolo di vettura diesel più veloce del mondo. Infatti la 524td è equipaggiata con un propulsore diesel sovralimentato di 2443 cc che dispone di ben 115 CV a 4.800 giri grazie ai quali si raggiunge una velocità massima di 180 km l'ora si passa da 0 a 100 km orari in 12,9 e si copre il km da fermo in 34,3. Nessuna alta diesel oggi presente sui mercati può vantare prestazioni di questo genere.

Il motore della 524td è stato derivato dal collaudato 6 cilindri benzina impiegato sui modelli della serie «3» e «5» con

cilindrata da 2 a 2,7 litri. Ha richiesto uno studio molto approfondito nell'intento di eliminare quei difetti che per tradizione sono legati alle motorizzazioni diesel. Il risultato è certamente molto valido, visto che la BMW 524td rappresenta un deciso passo avanti in fatto di prestazioni, comfort, silenziosità, elasticità di marcia. Inizialmente la vettura sarà disponibile solo con cambio automatico (il cambio a cinque marce è previsto per la fine dell'anno) e questo ritardamento rappresenta un'altra grossa «botta» per i patiti delle velle BMW (quelle a benzina). C'è da dire però che la 524td con cambio automatico rappresenta una felice soluzione soprattutto se si pensa che questo tipo di automobile è destinato a gente che abitualmente fa tantissimi chilometri in autostrada.

Alla BMW Italia, pur con il comprensibile choc causato dall'innovazione tecnica, c'è la convinzione che la 524td sia una vettura in grado di catturare nuova clientela, sicuramente diversa da quella che si è rivolta e si rivolge tuttora ai modelli benzina. La previsione è di collocarne almeno 3.000 unità entro la fine dell'anno. Il prezzo (intorno ai 22 milioni di lire) sembra altrettanto più che competitivo nei confronti di modelli di analoga categoria e classe.