

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Rapidità e semplicità
nel liquidare il danno

Sulla correttezza delle imprese assicuratrici e sulle modifiche da apportare alla legislazione vigente per meglio tutelare i danneggiati si discute da tempo.

Passi in avanti sono stati fatti, in particolare modo con l'approvazione della legge n. 39/77 (meglio conosciuta come «mini riforma assicurativa»). Ma da qualche tempo la situazione ristagna ed il Parlamento non è stato in grado, per ragioni non troppo chiare, di approvare una vera e propria riforma del sistema.

Nel frattempo non tutte le imprese rispettano i tempi di liquidazione e provvedono a versare l'importo del danno contestualmente alla sottoscrizione degli atti di quietanza; molte sono quelle che ritardano le liquidazioni dei danni fisici e, quando sono costrette a pagare, cercano di corrispondere il meno possibile.

Fa piacere, pertanto, ascoltare le valutazioni e le proposte fatte da Vitaliano Neri, amministratore delegato dell'Unipol, l'impresa assicuratrice della Lega delle cooperative, alla conferenza nazionale sulle assicurazioni organizzata recentemente a Roma dal Pci.

Ha detto, fra l'altro, Neri:

«...l'area dove più ampia è l'incertezza, la discrezionalità, dove esiste malcontento diffuso, che dà luogo spesso ad una estesa litigiosità, è quella della liquidazione dei sinistri. Su questo versante è necessario - a mio parere - individuare dei criteri uniformi, che acquistino forza di legge, per la liquidazione dei danni a cose ed a persone».

«Per i danni a cose lo strumento che deve acquistare forza di legge è il tempario e il prez-

ziario, con una articolazione semmai a livello provinciale e di zona tariffaria. In questo modo si supera la situazione di tensione e di preoccupante contrapposizione oggi esistente per la presenza sul mercato di diversi tempari e si creano le condizioni per pervenire in tempi rapidi all'adozione di strumenti computerizzati per l'accertamento e la quantificazione dei danni, con effetti positivi sulla velocità di liquidazione e nel costo dei sinistri».

«Per i danni a persone, dove più alta è la litigiosità e più lunghi sono i tempi di liquidazione, fermo restando la facoltà alternativa del danneggiato di agire nei confronti del responsabile diretto o indiretto dell'incidente stradale per il risarcimento del danno secondo i principi del codice civile, credo sia da apprezzare la proposta avanzata dal Pci di una procedura assicurativa e semplificata di liquidazione del danno attraverso la individuazione e l'elencazione di criteri uniformi e dei parametri valutativi che debbono essere utilizzati per la quantificazione del danno fisico, del danno morale e di quello alla salute (biologico). In questo modo si toglie spazio alla discrezionalità del giudice, che, altrimenti, sarebbe costretto a coprire aree di vuoto legislativo».

Proposte ed affermazioni importanti, che dimostrano come non tutti gli assicuratori siano uguali e sottolineano il ruolo e la funzione svolta dall'Unipol per lo sviluppo positivo di un diverso, più serio rapporto fra assicuratori ed assicurati. Auguriamoci che il Parlamento che uscirà dalle vacanze possa trovare al più presto volontà e tempo per realizzare una chiara ed organica riforma del settore assicurativo.

NAUTICA
CARLO BRAMBILLA

Se andate in barca
non dimenticate la sicurezza

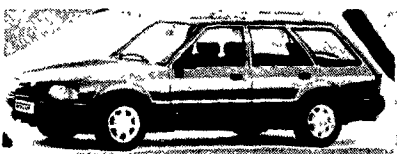
La Marina militare nel 1986 ha compiuto 256 missioni di soccorso per il recupero di naufraghi, 139 di cui con esito felice. Purtroppo i morti accertati sono stati 27 e i dispersi 90. Ed ecco le cifre del soccorso a imbarcazioni in difficoltà: 399 missioni, di cui 353 con esito positivo e 46 con la perdita del natante. Dall'esame complessivo dei naufraghi la Marina militare ha concluso che la maggior parte di perdite di vite umane è dovuta da una non tempestiva o precisa segnalazione del punto esatto dell'incidente o dalle avverse condizioni atmosferiche nelle quali i soccorritori sono costretti a operare e i naufraghi a sopravvivere. L'assideramento, indipendentemente dalla stagione, è stato infatti la causa principale dei decessi. Una statistica piuttosto drammatica e che comunque la dice lunga sul problema della sicurezza di chi va per mare, soprattutto se per lavoro.

Sul comportamento dell'uomo in mare esiste una estesa letteratura, basti pensare a Conrad, Melville, Poe. Tuttavia per raggiungere un margine sufficiente di conoscenza è necessario affrontare il problema della prevenzione in maniera decisamente più scientifica. La sicurezza insomma comincia molto prima di salire in barca; perché la vacanza non si trasformi presto in tragedia bisogna innanzitutto che ciascun membro

dell'equipaggio sia perfettamente al corrente del proprio stato di salute e degli eventuali limiti delle proprie possibilità. In altre parole è bene crearsi una cultura medica generale in grado di garantire interventi rapidi e soprattutto precisi in caso di difficoltà sul mare.

In secondo luogo sulla barca deve esserci a disposizione un attrezzatura adeguata per il pronto intervento o per la sopravvivenza prolungata. È siamo al capitolo appunto delle dotazioni di sicurezza. Chi naviga per diporto molto spesso e colpevolmente attribuisce un valore residuo alla preparazione della cosiddetta «farmacia di bordo» (peraltro prevista dalla legge) e delle altre attrezzature di sicurezza in caso di naufragio affidandosi alla buona sorte o, al massimo, confidando nei «misteriosi» oggetti contenuti nei battelli-oggetti salvataggio in mare quali: segnapista, dissetarsi, nutrirsi, coprirsi, curarsi, day by day, prodotti chimici, apparecchiature varie (fra cui un Local 26, una piccola trasmittente che emette segnali rilevabili oltre che dal sistema satellitare Sarpat anche dai mezzi di soccorso civili e militari), indumenti, alimenti, materiale di pronto soccorso e manuali di consultazione. Il tutto è diviso in sei compartimenti abbastanza zainati. Il costo del Kit Mare è stato fissato in un milione e 450 mila lire lva compresa e si può già acquistare nei negozi di nautica.

La tenuta nei confronti dei gas (che a causa della elevata pressione tendono a trafilare nel basamento) e dell'olio viene assicurata dai segmenti o fasce elastiche. A seconda della funzione che essi svolgono (quindi della loro forma e disposizione) si fa distinzione tra i segmenti di tenuta, installati nella parte più alta del pistone, e i segmenti raschiatoio. Questi ultimi hanno il compito di asportare l'olio dalle pareti del cilindro, a mano a mano che il



Le Case continuano a sfornare auto in serie speciali e con personalizzazioni

La Citroën AX proposta anche in versione Sport

Non passa settimana senza l'annuncio di un'auto in «serie limitata» o di una «versione speciale». Sono recentissime le due versioni della Renault 21 in allestimento Limited, la Autobianchi Y 10 Martini, la Fiesta con tetto trasparente e Cd, la Renault 4 Frog. Ecco adesso la Citroën AX Sport, la Ford Sierra RS Rally Sport ed Escort SW Voyager, la Peugeot 309 GTI tetto apribile, la Peugeot 309 Chorus.



La versione Sport della Citroën AX. Nella foto sopra il titolo: la Ford Escort Station Wagon nella versione Voyager.

FERNANDO STRAMBACI

Le «serie speciali» hanno, generalmente, nella politica delle Case, una triplice funzione: quella di assicurarsi piccole nicchie di mercato in un determinato segmento, quella di estendere le quote di vendita di un certo modello, quella di richiamare l'attenzione su un modello già noto.

In qualche caso si tratta soltanto di un espediente per colmare un vuoto determinato dall'astensione del pubblico per un modello nuovo che si sa essere prossimo al lancio; in questa circostanza si offre un certo modello più accessoriatore per compensare il cliente, che compera la macchina in un determinato segmento, della inevitabile perdita che gli deriverà dall'uscita di un modello nuovo. Non a caso in questi giorni in Francia, dove è attesa per l'autunno la nuova gamma delle R 5, la Renault propone una R 5 superlucrosa e superaccessoria: la «Baccara».

Nel primo dei quattro casi citati rientra la versione Sport della AX, che la Citroën Italia mette in vendita in questi giorni a 13.499.000 lire, chiavi in mano. Qui, infatti si tratta di una «serie limitata» a 500 esemplari, ma che completa la gamma di un modello nuovissimo, la AX appunto, disponibile sul mercato italiano in sette versioni. La 500 AX Sport, dunque, va collocata in quella particolare «nicchia» rappresentata dalle vetture sportive derivate dalla produzione di serie.

La vettura, come informa la Casa, è equipaggiata con un motore elaborato da Danielson sulla base del motore di serie TU1. Si tratta di un 1294 cc. alesaggio x corsa 75 mm x 73,2 cc, grazie anche a due carburatori doppio corpo, eroga una potenza di ben 95 CV Din a 6500 giri/minuto.

Con questo motore la AX Sport assicura prestazioni «brucianti» e darà sicuramente soddisfazioni a chi ama la guida sportiva. A parte la velocità massima di 186 Km/h, la brillantezza di questa vettura è dimostrata dai dati di accelerazione: passa da 0 a 100 Km/h in soli 9,2 secondi, copre i 400 metri in 16,6 secondi, percorre il chilometro con partenza da fermo in 31 secondi netti.

Ad un anno e mezzo dalla presentazione, la Ducati Paso 750 è ancora una moto che al suo passaggio fa girare la testa e sarà così anche in futuro. Il suo «design» è talmente innovativo, da costituire una pietra miliare nell'evoluzione estetico-funzionale delle moto stradali.

Noi l'abbiamo avuta in prova un paio di settimane, durante le quali l'abbiamo usata in città, in autostrada e su percorsi ricchi di curve. Nel primo ambiente la Paso, nonostante la posizione di guida

vertice della gamma che comprende nove versioni con cinque diverse motorizzazioni, è offerta a 19.160.000 lire con il tetto apribile.

E passiamo alla Ford che, come s'è accennato, propone una serie speciale delle Escort Station Wagon e la sportiva Sierra in versione Rally Sport. In questi due casi le proposte hanno evidenti connotazioni promozionali.

La Escort Station Wagon è già disponibile in quattro versioni, rispettivamente a 891.000 e a 788.000 lire. Per il montaggio di questa «personalizzazione» sono necessarie quindici ore di lavoro.

Il «mixto veloce» della Paso dà il meglio di sé, rivelandosi, però, un po' affaticante nelle continue e rapide variazioni di traiettoria, a causa della enorme sezione dei pneumatici a profilo piatto.

Tuttavia, le soddisfazioni per il motociclista su questo tipo di percorso non possono mancare. Con la Paso si «penellano» le curve grazie all'indovinata ciclistica (telaio, sospensioni, freni) ed all'elasticità e fluidità del famoso bicilindrico ad «elle» con distribuzione desmodromica.

Certamente, la motocicletta bolognese non sa dare le sensazioni offerte dalla sportività di certe maxi giapponesi.

Antifurto
deterrente
contro
i ladri



Le statistiche più recenti indicano che in un anno vengono rubate in Italia circa 250 mila automobili. Di queste, soltanto la metà vengono ritrovate dopo qualche tempo, spesso danneggiate anche in modo grave. Ad essere ottimisti e calcolando il valore medio delle auto sui dieci milioni, si tratta di una cifra di 1250 miliardi. Ciò spiega perché quello degli antifurto per automobili sia un settore in sviluppo, anche se non è stato ancora scoperto l'antifurto che dà la garanzia assoluta, perché una macchina può sempre essere caricata su un camion e portata dove l'antifurto si potrà tranquillamente neutralizzare. Ciò, però, presuppone un'organizzazione complessa che, prima o poi, può venire scoperta. Se gli antifurto sono sofisticati, quindi, il rischio di furto si riduce molto, tanto che una delle più note compagnie di autonoleggio, dopo aver provvisto di antifurto Gemini il suo parco, ha deciso di non assicurare più contro il furto le sue auto risultando più conveniente il rischio residuo che l'accensione della polizza. Lo si è saputo in occasione del decimo anniversario di attività della Gemini Elettronica. La società di Bodio Lomnago, in provincia di Varese, ha prodotto lo scorso anno ottocentomila dispositivi di allarme, il 65 per cento dei quali esportati, per un fatturato di 21 miliardi. Il successo degli antifurto della Gemini Elettronica (la società fornisce anche aziende giapponesi che nell'elettronica sono all'avanguardia) sta nella loro sofisticazione, nelle ridotte dimensioni che ne consentono l'installazione anche su piccole vetture, nell'affidabilità e nel prezzo, che va dalle 70.000 lire per i modelli elettronici più semplici alle 520.000 lire per il più complesso.

Revisione
obbligatoria
per l'auto
del 1976

Tutte le automobili immatricolate per la prima volta entro il 31 dicembre del 1976 - con esclusione di quelle che siano state sottoposte a controllo nel 1987 e nel quinquennio precedente - devono essere sottoposte a revisione per l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione. L'AcI ricorda che a revisione devono sottostare anche gli autoveicoli ad uso speciale e le autocaravan di peso complessivo inferiore a 3,5 t, nonché i motocarri e i motoveicoli per uso speciale e per trasporti specifici immatricolati prima del 31 dicembre 1981, con esclusione di quelli sottoposti a revisione nel 1987 e nel quadriennio precedente. Entro il 30 giugno devono essere sottoposti a revisione i veicoli la cui targa ha come ultima cifra i numeri 4, 5 e 6; entro il 30 settembre quelli con i numeri 7, 8 e 9; entro il 31 ottobre quelli la cui targa finisce con 0.

Provata in città, su autostrada e sul misto la moto della Ducati che si fa guardare

La Paso 750: una moto «umana»

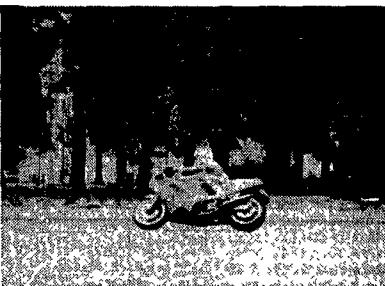
La Ducati Paso 750 è oggi il modello più prestigioso della casa bolognese. Essa si colloca ai vertici della sua categoria per l'originalità della linea, la raffinatezza della meccanica, l'accuratezza delle finiture. Velocità e potenza non sono all'altezza delle piuricilindriche giapponesi, ma la Paso sa farsi perdonare col piacere che dà nella guida. Il suo prezzo è di lire 11.449.000.

curvoni veloci è notevole ed una volta presa confidenza con la moto è possibile divertirsi con un buon margine di sicurezza. Quest'ultimo è garantito dai ridotti spazi di frenata consentiti, oltre che da un efficiente impianto frenante, dalla grande superficie di contatto dei pneumatici con la strada.

Nel «mixto veloce» la Paso dà il meglio di sé, rivelandosi, però, un po' affaticante nelle continue e rapide variazioni di traiettoria, a causa della enorme sezione dei pneumatici a profilo piatto.

Tuttavia, le soddisfazioni per il motociclista su questo tipo di percorso non possono mancare. Con la Paso si «penellano» le curve grazie all'indovinata ciclistica (telaio, sospensioni, freni) ed all'elasticità e fluidità del famoso bicilindrico ad «elle» con distribuzione desmodromica.

Certamente, la motocicletta bolognese non sa dare le sensazioni offerte dalla sportività di certe maxi giapponesi.



CONOSCERE L'AUTO

Il motore: gli organi del «manovellismo»

Vengono detti organi del manovellismo i pistoni, gli spinotti, le bielle e l'albero a gomiti, ovvero i componenti per mezzo dei quali il moto rettilineo alternato viene trasformato in moto rotatorio.

IL PISTONE: quest'organo dalla forma a bicchiere rovesciato è alloggiato all'interno del cilindro e durante il funzionamento del motore si sposta continuamente da un punto morto all'altro. Ad ogni giro dell'albero a gomiti corrispondono due corse, in direzioni opposte, del pistone.

Tra pistone e cilindro vi è un piccolo gioco diametrico che, oltre a permettere il movimento del pistone stesso, consente la formazione di un sottile velo d'olio che separa le superfici dei due organi, riducendo l'attrito e l'usura a valori bassissimi.

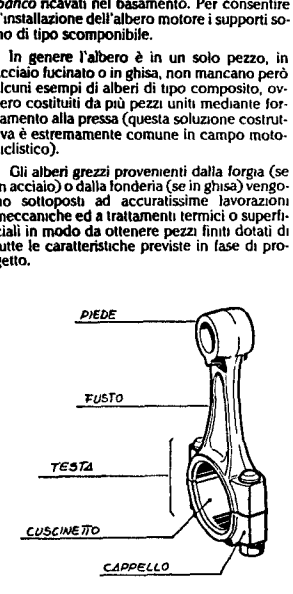
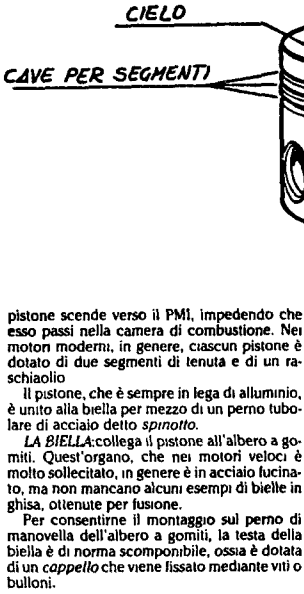
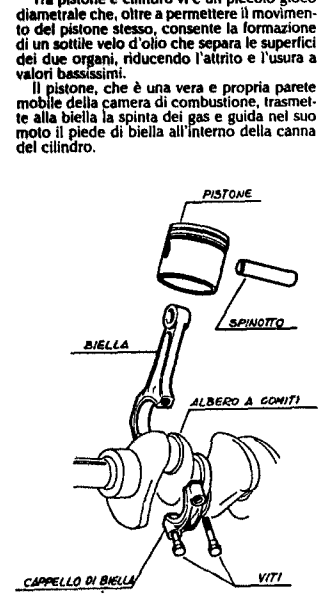
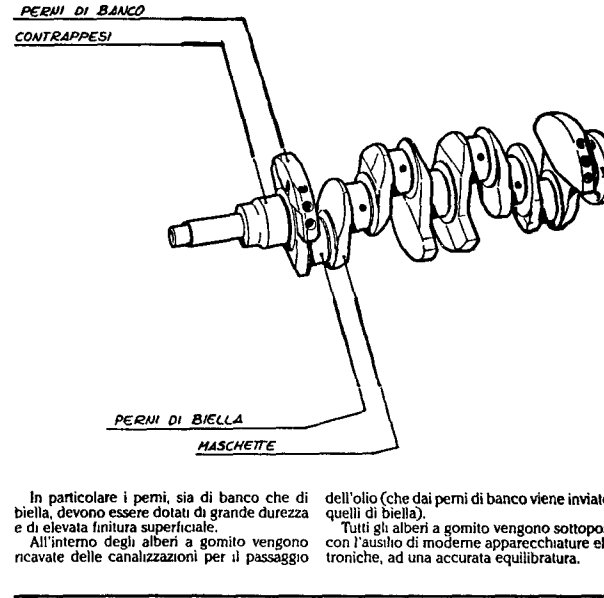
Il pistone, che è una vera e propria parete mobile della camera di combustione, trasmette alla biella la spinta dei gas e guida nel suo moto il piede di biella all'interno della canna del cilindro.

La tenuta nei confronti dei gas (che a causa della elevata pressione tendono a trafilare nel basamento) e dell'olio viene assicurata dai segmenti o fasce elastiche. A seconda della funzione che essi svolgono (quindi della loro forma e disposizione) si fa distinzione tra i segmenti di tenuta, installati nella parte più alta del pistone, e i segmenti raschiatoio. Questi ultimi hanno il compito di asportare l'olio dalle pareti del cilindro, a mano a mano che il

banco ricavato nel basamento. Per consentire l'installazione dell'albero motore i supporti sono di tipo scomponibile.

In genere l'albero è in un solo pezzo, in acciaio forgiato o in ghisa, non mancano però alcuni esemplari di alberi di tipo composito, ovvero costituiti da più pezzi uniti mediante foraggiamento alla pressa (questa soluzione costruttiva è estremamente comune in campo motociclistico).

Gli alberi grezzi provenienti dalla forgia (se in acciaio) o dalla londeria (se in ghisa) vengono sottoposti ad accuratissime lavorazioni meccaniche ed a trattamenti termici o superficiali in modo da ottenere pezzi finiti dotati di tutte le caratteristiche previste in fase di progetto.



In particolare i perni, sia di banco che di biella, devono essere dotati di grande durezza e di elevata finitura superficiale.

All'interno degli alberi a gomiti vengono ricavate delle canalizzazioni per il passaggio dell'olio (che dai perni di banco viene inviato a quelli di biella).

Tutti gli alberi a gomito vengono sottoposti, con l'aiuto di moderne apparecchiature elettroniche, ad una accurata equilibratura.

In collaborazione con il Servizio tecnico della Renault Italia Disp. 1.7

