

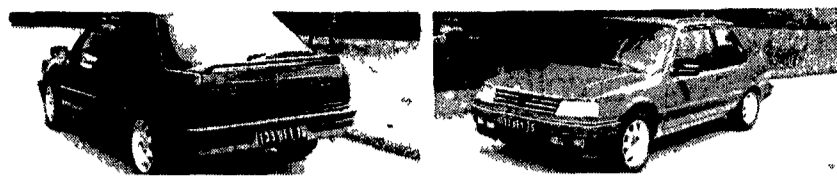
IL LEGALE  
FRANCO ASSANTE

## Come andrebbe sistemata l'RCAuto in vista del '93

**P**ur se in misura notevole inferiore alle richieste formulate a suo tempo dall'Ania (19,3 per cento) le tariffe assicurative a partire dal 1° maggio hanno subito un aumento medio fra il 3,6 per cento e il 6,7 per cento. La decisione della percentuale di aumento fra i due parametri sopra indicati è stata rimessa a ciascuna impresa assicuratrice sulla base dei minori o maggiori costi di gestione (i cosiddetti carichi). Teoricamente chi riesce a ridurre i costi del servizio RCAuto dovrebbe applicare l'aumento più basso, chi non vi riesce potrà collocarsi al livello più alto o intermedio secondo una valutazione affidata alle stesse imprese. L'Ania ha espresso pubblicamente il proprio dissenso per la modestia degli aumenti ritenuti inferiori alle esigenze tecniche della gestione gli utenti non hanno accolto certamente di buon grado gli aumenti anche se monetizzandosi essi saranno contenuti nel dato delle 40.000 lire (in rapporto alla cilindrata e agli scaglioni tariffari fissati per le singole zone secondo la maggiore o minore sintonia) Battaglia il ministro dell'Industria del governo dimissionario ha trionfalmente dichiarato che la decisione del Cei introduce una sorta di liberalizzazione del settore perché premia le imprese meglio organizzate, introduce elementi di flessibilità delle tariffe di cui potranno avvantaggiarsi gli assicurati (precedentemente la tariffa era unica sia per quanto riguarda i premi pur che i carichi) costrinse le imprese a misurarsi con il mercato realizzando un miglior servizio al costo più basso rende «europee» le imprese italiane in vista del mercato unico del 1993. Probabilmente hanno ragione tutti a meno che non i venetici quanto era accaduto nel passato per realizzare la concorrenza fra loro ed acquisire quote di mercato. Le imprese minon erano ricorse al sistema della tariffazione (ridussero le tariffe al di sotto delle reali esigenze tecniche). Le conseguenze sono davanti agli occhi di tutti decine di imprese poste in liquidazione coatta con un costo a carico di tutta la collettività. Il rischio è che molte imprese pensino di acquisire nuove polizze riducendo al minimo gli aumenti in cassando così denaro da investire in attività speculative ignorando completamente gli aspetti che riguardano l'efficienza e la bontà del servizio tanto poi in caso di messa in liquidazione penserà l'Ania a rilevare l'impresa. Potrà accadere anche che le piccole imprese si vedano costrette a fondersi con quelle più grandi realizzando così una vera e propria concentrazione con danno per le piccole e medie imprese che verrebbero spazzate via dal mercato ma anche per gli stessi utenti che si vedrebbero imposte tariffe sempre più alte a causa della mancata concorrenza. Tutto ciò potrà essere evitato alla condizione che l'Isvap

eserciti una rigorosa e costante vigilanza. Penso a quanto accade ancora oggi non soltanto le piccole imprese ma anche molte delle grandi disattendono le direttive dell'Isvap in tema di pronta liquidazione delle somme concordate con i danneggiati (fra la sottoscrizione delle quietanze ed i pagamenti intercorrono lassi di tempo notevoli ed alcune volte superiori al mese). Le imprese non pagano con assegni circolari ma con quelli bancari lucrando così gli interessi maturati fra il giorno in cui gli stessi vengono versati e quello in cui vengono realmente pagati quasi tutte le imprese non rispettano i termini di pagamento dei danni subiti dai veicoli approfittando della lentezza della giustizia molte sono le imprese che ritardano notevolmente il risarcimento dei danni più gravi. Si pensava di servirsi del lasso di tempo di proroga delle vecchie tariffe per mettere a punto un progetto di riforma del settore assicurativo apportando profonde modifiche alla legge della RCAuto. Purtroppo non se ne è fatto niente anche se si sono rinnovate le promesse. Ritengo che se si vuole che il settore della responsabilità civile auto sia veramente «europeo» non si possa più rinviare un intervento legislativo che ricolmi e riordini profondamente la legislazione vigente prendendo a base i vani progetti pendenti dinanzi al Parlamento e quello governativo (in proposito vorrei ricordare che i comunisti hanno presentato fin dalla precedente legislatura un organico progetto giudicato positivamente dai cultori della materia) vanno aumentati i massimali abolendo quelli ripartiti e rendendo obbligatori quelli unici vanno determinate non soltanto le modalità di liquidazione dei danni (penso ad esempio per i danni più gravi all'arbitrio obbligatorio) ma anche e soprattutto i criteri di liquidazione in specie quelli alle persone oggi non omogenei e svantaggiati per i lesi a causa di una legislazione non chiara che dà luogo ad interpretazioni giurisprudenziali le più varie.

**L**e imprese dovrebbero infine essere obbligate per legge — per i danni fisici ed anche in caso di morte del lesio — una volta che i danneggiati abbiano documentato il danno a determinare e liquidare immediatamente lo stesso secondo la loro valutazione (e salvo il diritto dei danneggiati di ricorrere al Giudice per la differenza) prescindendo dall'esistenza o meno di un giudizio penale per il fatto e a tutti noto che anche in questo caso gli informatori degli assicuratori sono in grado di fornire le necessarie notizie sulle modalità del fatto ammesso che non vogliono essere considerate valide quelle fornite dal proprio assicurato. Insomma una vera e propria sistemazione della materia che privilegi in primo luogo gli assicurati.



## Un «tocco di classe» per dieci Peugeot 309

La Peugeot si è affrettata ad organizzare le prove della nuova gamma della 309. In Italia saranno disponibili da settembre otto versioni a benzina e a gasolio. Altre due con nuove motorizzazioni: la GTI 16 valvole e la Turbodiesel, arriveranno a fine anno. Queste berline del segmento C hanno acquistato l'aria di famiglia e, con le modifiche agli interni e alla carrozzeria, anche un «tocco di classe».



Le Peugeot 309 della nuova gamma hanno la plancia e il volante completamente ridisegnati. In questa foto dell'interno della 309 GTI (che ha un volante specifico a quattro razze invece che a due) è visibile la nuova plancia. L'aspetto della vettura è cambiato anche esternamente per il frontale (foto in alto a destra) con le barre orizzontali che richiamano quello delle 205 e delle 405 e per il portellone di nuovo disegno che nella versione GTI (foto in alto a sinistra) è completato da un allettone in tinta con la carrozzeria.

**DAL NOSTRO INVIATO  
FERNANDO STRAMBACI**

hanno fatto per rinnovare lo stile delle 309. Già il frontale, con le sue tre barre orizzontali restituisce alla vettura l'aria di famiglia. Il nuovo cruscotto e il nuovo volante a due razze danno a questi modelli un «tocco di classe» che nelle precedenti versioni mancava e la soluzione adottata per il portellone posteriore — oltre che rendere più agevole il caricamento e lo scaricamento dei bagagli ed aver aumentato la capacità del bagagliaio (ora il volume utile va da 296 dmc a 616 dmc a sedili posteriori abbattuti) — ha reso anche più gradevole la linea della vettura.

A questa linea si confà l'lettonne che è stato adottato per valorizzare le caratteristiche sportive della GTI con motore 16 valvole di 1905 cc e 160 cv. Questa «tre porte» che all'interno si differenzia per il volante a quattro razze è in grado di raggiungere i 220 orari di coprire il km con partenza da fermo in 28,5 secondi e di passare da 0 a 100 km/h in 7,8 secondi. Il consumo medio della 309 GTI 16 è indicato in 8,8 litri di benzina per 100 km.

Questa versione vale comunque soprattutto per verificare il lavoro che alla Peugeot

## La Renault sponsorizza le scuole di windsurf

La Renault presente con i suoi motori in Formula 1, è sempre alla ricerca di nuove iniziative per far parlare dei suoi prodotti. Così dopo aver sponsorizzato gli sport equestri con il «Renault Jump» che ha avuto in Italia l'importante appuntamento di piazza di Siena si è lanciata ora sul cosiddetto «sport di scivolamento», collegando surf e vela all'immagine dello «squalo» Renault 19. Oltre a sponsorizzare 33 scuole italiane di windsurf (e in vista della stagione invernale 20 scuole di snowboard) ha deciso di mettere a disposizione dei suoi clienti tavole a vela Tigris R 19 vendute con forti sconti. Conclusa ad Ischia l'ultima delle regate di windsurf la manifestazione sarà ripresa l'anno prossimo con il nome «Sport de glisse R 19».



## E' Sydney la capitale mondiale dei furti d'auto?

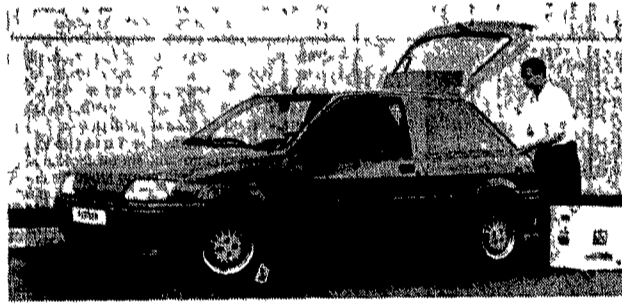
Fionscono in Australia i furti d'auto che nel solo Nuovo Galles del Sud (capitale Sydney) ammontano a 56 mila l'anno, per un valore di 124 miliardi di lire. Ne dà notizia la «Irma» (1 Act locale) la quale precisa che il Nuovo Galles del Sud non è soltanto la capitale dei furti d'auto in Australia (un furto ogni nove minuti), ma che su scala mondiale batte tutti ad eccezione del Distretto di Columbia negli Stati Uniti. Limitatamente all'Australia, il tasso di furti d'auto nel Nuovo Galles è il 71 per cento più alto che nel Victoria e del 117 per cento più alto che nel Queensland. La svedese Saab è l'auto più rubata, seguita dalla francese Citroen. I giorni di maggiore attività dei ladri sono il giovedì, il venerdì e il sabato sera. Secondo le statistiche, il 38,3 per cento dei furti d'auto in Australia sono compiuti da professionisti, il 36 per cento da ladri occasionali, che lo farebbero per divertimento ed il 21,6 per cento da quelli che una volta venivano chiamati «ladri di galline». Gli altri sono furti di uso.

## A Stoccarda galleria del vento per le Opel

La Adam Opel filiazione tedesca della General Motors, contribuendo per un sesto alla realizzazione di un impianto costato oltre 22 miliardi di lire potrà ora innanzi avvalersi della nuova galleria del vento (nella foto) costruita a Stoccarda dalla locale Università. Gli strumenti del quale è dotato l'impianto permetteranno ai tecnici della Opel di analizzare sette diverse componenti delle forze che agiscono contemporaneamente sul veicolo e gli effetti del flusso d'aria che investirà vetture e modelli a velocità fino a 270-290 km/h. Prima queste prove avvenivano in una galleria che poteva utilizzare modelli in scala 1/5. Negli ultimi otto anni, sottolinea un comunicato della GM Italia, il coefficiente di penetrazione aerodinamica delle Opel è migliorato del 25 per cento.

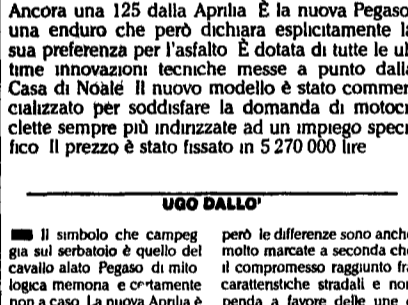


## La Ford propone un commerciale Anche un kit per Fiesta in versione «Partner»



Un nuovo veicolo commerciale è arrivato sul mercato. Si tratta della Fiesta Partner (nella foto) che è proposta anche in una versione RS con kit di montaggio. La Partner è offerta con motorizzazioni a benzina (1100 cc 145 km/h prezzo chiavi in mano di 11.240.000 lire) e a gasolio (1800 cc 150 km/h 13.211.000 lire chiavi in mano). Nell'uno caso e nell'altro il

## Proposta di compromesso della Casa di Noale Con il «Pegaso» dell'Aprilia meglio sull'asfalto che fuori



Ancora una 125 della Aprilia. È la nuova Pegaso, una enduro che però dichiara esplicitamente la sua preferenza per l'asfalto. È dotata di tutte le ultime innovazioni tecniche messe a punto dalla Casa di Noale. Il nuovo modello è stato commercializzato per soddisfare la domanda di motociclette sempre più indirizzate ad un impiego specifico. Il prezzo è stato fissato in 5.270.000 lire.

Il simbolo che campeggia sul serbatoio è quello del cavallo alato Pegaso di mitologica memoria e c'è, naturalmente non a caso. La nuova Aprilia è una moto che può viaggiare agevolmente sia su strada che fuori ma con un «mix» di caratteristiche che sembra privilegiare l'uso su asfalto. La definizione di moto enduro — infatti — ha assunto oggi un significato particolare tanto che comprende tutte quelle moto che in qualche modo possono contare su asfalto e su terra. Fra queste però le differenze sono anche molto marcate a seconda che il compromesso raggiunto fra caratteristiche stradali e non pendano a favore delle une o delle altre.

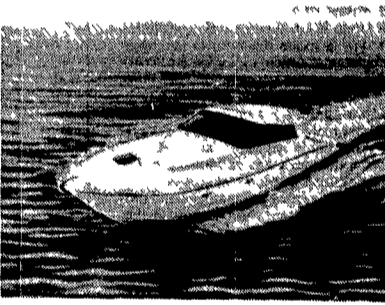
Con la Pegaso Aprilia vuole accontentare chi trova la Tuareg e la Tuareg rally troppo limitative nell'uso stradale nei lunghi viaggi su asfalto e nell'uso quotidiano «come mezzo di trasporto».

Elementi funzionali ed estetici distintivi sono il doppio fari inserito in un cupolino, il parafrangente anteriore basso la forcella «rovesciata» e i pneumatici stradali di grande sezione. Anche il serbatoio di generose dimensioni lascia in tutte le posizioni di marcia la possibilità di lunghe percorrenze. I freni sono a dischetto e l'anteriore di ben 300 mm di diametro con pinza a doppio pistoncino.

In quanto al motore racchiuso in un telaio in tubi quadrati d'acciaio fornisce una potenza di 31 cv. La «magica» valvola allo scanco controllata elettronicamente assicura uno sfruttamento ottimale della potenza anche a regimi non elevati.

Infine una curiosità: il portapacchi della Pegaso è realizzato in materiale composito il poliammide rinforzato con fibra di vetro e kevlar.

## NAUTICA GIANNI BOSCOLO Un nuovo design per l'«Altura 47»



Tra le novità che la Ferrer Craft di Bologna ha presentato all'ultimo Salone di Genova una segnalazione particolare merita l'«Altura 47 Roadster». Il modello nasce dal positivo incontro che il mercato ha riservato all'«Altura 38» e mantiene le caratteristiche del modello open in spetto al quale tuttavia presenta la novità di un nuovo design dello specchio di poppa a tettuccio rigido. Quando c'è mare formato e spruzzi la dilette può così rimanere asciutta.

La linea di questo motoryacht (nel disegno) risulta litanica e annovera tra i suoi pregi quello di garantire una discreta silenziosità.

Altra caratteristica interessante la carena a V profonda di 17 gradi costruita in Aramidofibra e Kevlar. La motorizzazione è fornita da due Caterpillar da 380 HP che consentono di sviluppare una velocità massima di 32 nodi. La dilette esterna è stata pensata per disporre del maggior spazio possibile, con un tavolo allargabile che può ospitare otto persone. La passerella e la scala da bagno a comando elettroidraulico sono a scomparsa così come il sistema di allaggio del canotto di servizio. Nell'«Altura 47» la timoniera è munita per consentire una buona visibilità di guida mentre il sedile contiguo può ospitare tre persone. Il quadrato dispone di una doppia dilette con due divani frontali che permettono una comoda sistemazione per ben dieci persone.

Due frigoriferi ed un ampio piano di cottura costituiscono un angolo di cucina di tutto rispetto.

Queste le caratteristiche tecniche dell'«Altura 47 Roadster» lunghezza mt 14,10 larghezza mt 4,28 altezza mt 3,30 stazza oltre le 16 tonnellate con dislocamento a vuoto di 11 mila chili immersione delle eliche mt 1,15.

## Via i cataloghi

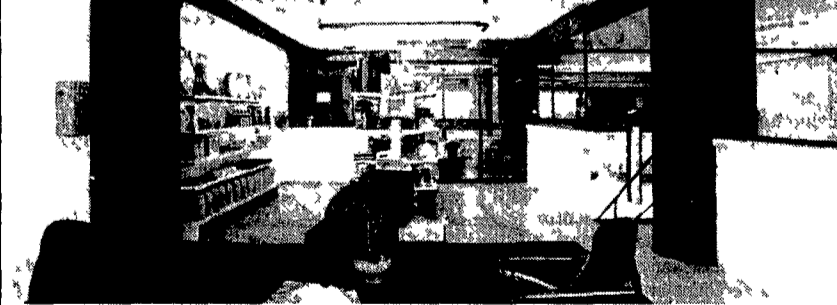
L'informatica e le sue infinite connessioni hanno da tempo invaso ogni settore industriale e non. Le case automobilistiche che di conseguenza hanno conosciuto una vera e propria seconda rivoluzione produttiva dopo quella introdotta da Henry Ford con il celebre modello «T» che diede il via alla prima catena di montaggio al mondo.

Dall'inizio però si è registrato un problema di non lieve entità inerente alla difficoltà di integrare a questa evoluzione i servizi periferici fondamentali ossia il collegamento fondamentale tra Casa madre concessionaria officina autorizzata-cliente.

La «D.E.C.a.» di Lugio di Romagnano, azienda fondata nel 1976 da Tonino Ghelli sembra aver trovato una soluzione al problema di portata da interessare tutti i principali costruttori mondiali.

Il nome dato all'inedito programma da questa società

## «Ai box» con Gilardini



Ha tutta l'apparenza di un salotto ma quella ripresa nella foto non è altro che una delle officine selezionate dalla Gilardini per la sua operazione «Ai box» il cui scopo è offrire agli automobilisti un servizio già molto diffuso allo stereo ma pressoché sconosciuto in Italia. Le operazioni tipiche effettuate nelle officine aderenti all'iniziativa «Ai box» sono la sostituzione dei liquidi di servizio dei dischi e delle pastiglie freno e quella di alcuni componenti quali silenziatori di scanco candele filtri aria ed olio spazzole tergicristallo. In pratica tutto quanto può facilmente deteriorarsi durante l'utilizzazione di un autoveicolo «Ai box» si possono ottenere anche alcuni servizi aggiuntivi come il controllo gratuito delle emissioni allo scanco della rumorosità del silenziatore e della pressione dei pneumatici. In attesa che gli interventi siano completati, il cliente può accomodarsi in un ambiente agevole. La Gilardini garantisce la celebrità delle operazioni effettuate con attrezzature tra le più funzionali qualità dei prodotti e costanza delle tariffe.