

IL LEGALE
FRANCO ASSANTE

Il nuovo codice e il risarcimento

■ L'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale ha introdotto profonde innovazioni per quanto riguarda l'azione civile da esperire al fine di ottenere il risarcimento del danno.

Nel vecchio sistema, la parte offesa dal reato poteva costituirsi parte civile fin dalla prima fase istruttoria e l'eventuale azione civile, promossa prima della costituzione con separato giudizio, restava sospesa fino a quando non fosse intervenuta sentenza definitiva in sede penale, a meno che la parte offesa non avesse preferito abbandonare il giudizio civile per trasferirlo in quello penale.

La necessità di snellire il processo e la speranza (finora dimostrata difficilmente realizzabile) di garantire una giustizia rapida, hanno indotto il legislatore ad approvare una serie di norme che tendono ad escludere la parte civile dal processo penale, consentendo alla stessa di agire in sede civile senza che la sentenza penale possa arrecare pregiudizio all'azione di risarcimento.

La finalità è quella di ottenere, da una parte un più snello procedimento penale, non appesantito dalla presenza della parte civile, dall'altra di consentire alla parte offesa di instaurare subito il procedimento civile senza attendere gli eventuali tre gradi del processo penale e un giudizio però sempre necessario, richiedendo preliminarmente il risarcimento dei danni all'assicuratore a mezzo lettera raccomandata con ricevuta di ritorno e fatto decorrere il termine di giorni 60 previsto dall'art. 22 della legge 990/99.

A tal fine si sono create procedure e meccanismi che consigliano una scelta diversa da quella del procedimento penale:

- 1) si è stabilito che la costituzione di parte civile non può essere effettuata subito, come accadeva con il vecchio codice, ma solo allorché è fissata l'udienza preliminare dinanzi al Gip o nel tempo intercorrente fra l'udienza e quella dibattimentale (non oltre la verifica della regolare costituzione delle parti) o, per il processo penale - quale è ora l'omicidio - subito dopo il decreto di citazione a giudizio, se è omessa l'udienza preliminare, o al dibattimento;
- 2) si è data facoltà alla parte offesa - anche in assenza della costituzione di parte civile - di nominare un difensore di fiducia per assistere agli atti compiuti dal Pm, di richiedere allo stesso il promemoria di un incidente probatorio per l'espletamento di una perizia o perché disponga una consulenza tecnica, al fine di stabilire le modalità del fatto;
- 3) si è introdotto il principio

della non sospensione del giudizio civile in attesa della definizione di quello penale, contrariamente a quanto accadeva in passato;

4) si è riservata una particolare sorte a chi si è costituito parte civile nei riti speciali del giudizio abbreviato e del patteggiamento.

Nel primo dei due casi, il patteggiamento avviene fra pubblico ministero ed imputato, mentre la parte civile può solo dichiarare se accetta o no il rito abbreviato; se non l'accetta la sentenza non farà stato nel giudizio civile che la parte offesa sarà tenuta ad instaurare se vorrà il risarcimento del danno, ma si intenderà implicitamente accettato (con l'ovvia conseguenza che il giudizio dovrà tenersi conto nel giudizio civile) se si sarà costituito parte civile dopo l'ordinanza che dispone il rito abbreviato.

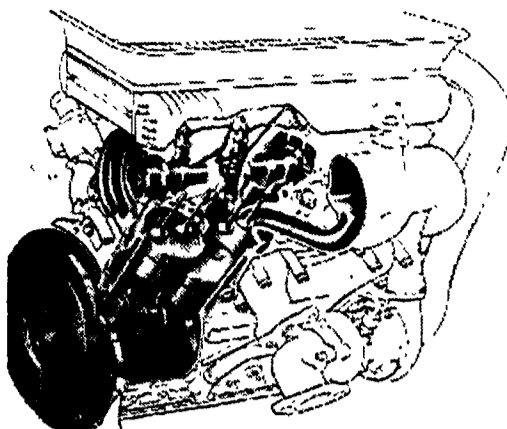
Nel patteggiamento, invece, la parte civile assisterà implicitamente alla costituzione di condanna ai fini penali, non è ritenuta tale ai fini civili, per cui non esplicherà alcun effetto positivo nell'instaurando necessario procedimento civile, con obbligo per il lesore di fornire al magistrato le prove sul fatto e sui danni.

Alla prima udienza, se sussistono le prove della responsabilità o dello stato di bisogno, potrà essere richiesto anche un accento sul presumibile danno.

Per il reato di lesioni colpose, punite a quella anche quando le stesse lesioni gravi, il pubblico ministero può compiere un tentativo di conciliazione fra querelante e querelato; se si raggiunge un accordo il procedimento sarà archiviato. Ma quando è l'assicuratore a dover pagare (il codice non prevede in tale fase la citazione del responsabile civile), l'esito del tentativo è affidato al volontario intervento ed alla decisione di quest'ultimo di procedere alla liquidazione dei danni.

Le soluzioni previste dal nuovo codice sembrano facili e lineari, eppure, nel caso dei sinistri stradali con conseguenze lesive mortali o gravi, non rappresentano certo una panacea.

A parte le contrastanti interpretazioni delle norme cui darà luogo l'applicazione pratica la strada maestra rimane pur sempre quella della riforma della legge di responsabilità civile auto.



Alla PSA si lavora su elettrica e a turbina

Ma il primo costruttore non abbandona il gasolio

Hanno un futuro i motori Diesel

Il gruppo PSA ha investito 330 miliardi di lire in questo quinquennio per la sperimentazione di nuovi propulsori. La ricerca spazia dai veicoli elettrici (quattro commerciali sono già in produzione), al motore a miscela povera, alla turbina a gas, all'iniezione elettronica sul motore a due tempi. Ma Peugeot, principale produttore mondiale, giura sul motore a gasolio.

FERNANDO STRAMBACI

■ I tecnici del gruppo PSA, che come si sa comprende la Peugeot e la Citroën, stanno lavorando con molto impegno nella sperimentazione di motori alternativi ai tradizionali propulsori a benzina e a gasolio.

La serietà della ricerca è dimostrata dagli investimenti che il gruppo ha fatto per il quinquennio in corso: qualcosa come 330 miliardi di lire, per realizzare un'auto elettrica dalle prestazioni accettabili (quest'anno sono già in produzione quattro mezzi commerciali ad accumulatori), per mettere a punto il motore a miscela povera (programma Ceres), per perfezionare la turbina a gas, per adottare l'iniezione elettronica sul motore a due tempi.

Ma il gruppo PSA è anche il principale costruttore mondiale di motori Diesel ed ha tutta l'intenzione di continuare a costruirli.

Non è soltanto, e sarebbe comprensibile, per la necessità di recuperare gli oltre mille miliardi di lire (al cambio attuale) investiti dal 1981 sul motore a gasolio e che hanno consentito a PSA di superare

largamente la cifra di 600 mila Diesel prodotti l'anno, ma perché a favore del Diesel depongono quattro qualità: consumi ridotti, affidabilità e longevità eccezionali, «pulizia» e, infine, prestazioni che, con l'affinamento della tecnica costruttiva, diventano sempre migliori.

Sull'argomento la Peugeot ha diffuso recentemente un dossier al quale, purtroppo, si può soltanto accennare e che spiega perché i motori Diesel hanno un futuro.

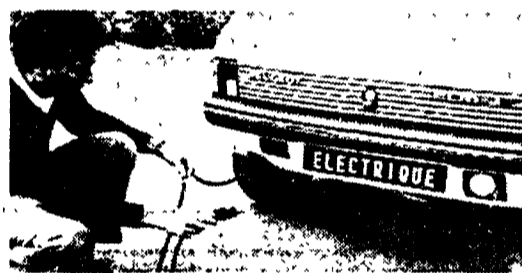
Consumi A parità di prestazioni, il Diesel consuma me-

diamente il 17 per cento in meno di un motore a benzina e nel ciclo urbano, con partenza a freddo, consuma il 35 per cento di meno. Diciamo: mediamente meno 26 per cento.

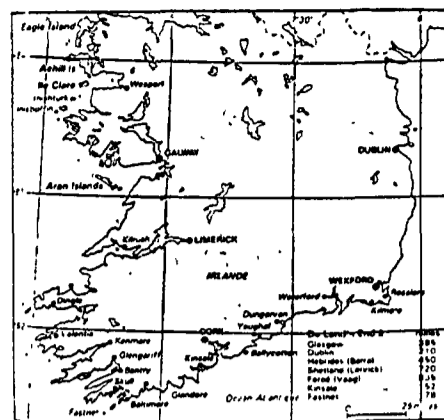
Affidabilità e longevità Il tasso di guasti rispetto a un motore a benzina si riduce della metà; mediamente, con un Diesel la percorrenza in chilometri è superiore del 60 per cento.

Pulizia Le emissioni di ossido di carbonio (10 volte meno) e di ossido di azoto e idrocarburi incombusti (4 volte meno) sono inferiori a quelle dei motori a benzina attuali e prossime a quelle dei «benzina» con i fragili e costosi catalizzatori a tre vie. Le emissioni di particolato si sono ridotte in 20 anni del 75 per cento e sono oggi entro le norme.

Prestazioni Il rapporto tra potenza e peso del veicolo è ormai prossimo nei Diesel (38 cv/litro per gli aspirati e 52 cv/litro per i turbo) a quello delle auto a benzina.



Una Peugeot 205 elettrica in fase di sperimentazione presso il gruppo PSA. Nel disegno sopra il titolo, uno spaccato del motore Peugeot di 1.769 cc turbodiesel da 90 cv.



NAUTICA
GIANNI BOSCOLO

Di notte un mare da non navigare

■ Colline verdeggianti modellate da antiche erosioni glaciali, campi di torba, case bianche e rocce scolpite dal vento. Un'Irlanda trasmessa dalle cartoline e dalla pubblicità, ma che corrisponde alla realtà. Se amate luoghi deserti, porti da pesca, navigazione da prendere sul serio, questo è uno dei bacini di crociera da preferire.

Gli irlandesi non hanno una gran confidenza con il mare. L'occupazione inglese ha per secoli impedito ai nativi di avvicinarsi al mare, anche solo per la pesca da terra. Di conseguenza i porti naturali sono innumerevoli, quelli attrezzati a volte sono una semplice cala alla fine di una strada, talvolta distanti chilometri da un villaggio. È bene pertanto avere a disposizione una cambusa autosufficiente per qualche giorno.

Tuttavia una crociera sulla costa meridionale offre molti motivi di soddisfazione.

L'Irlanda è una grande isola lunga 350 chilometri, con spiagge sabbiose sulla costa di Dublino e scarpate scozzesi sulla costa meridionale fino al Fastnet, un «luogo» della marina, e da qui verso nord fino alla baia di Dingle. La navigazione in quest'isola richiede soltanto l'accortezza di doppiare i capi con venti moderati e seguendo una rotta ampia. Il mare nei pressi di Fastnet e di capo Mizard si inoltra nei fiordi a tal punto da assumere l'aspetto dei laghi montani.

Numerosissimi i ripari deserti in una natura selvaggia. Cork e Kinsale sono i migliori approdi della costa meridionale e sono i punti di ancoraggio preferiti arrivando dal continente. D'altronde è da queste due riviere che cominciano le coste più tonnate.

Bordeggiando verso Mizen Headnon, non si potrà mancare uno scalo nel piccolo porto di Glendore, il più caratteristico della costa sud. Baltimore invece è un piccolo porto situato all'entrata di un'ampia baia, dove numerose isole frangono l'onda del largo. Le anse di Skull e Crokhaven offrono buoni ancoraggi da scoprire.

Doppiata punta Mizen, si entra nel primo grande fiordo di Dunmamus dove ci si può ancorare a Kitchencove, ai piedi di un vecchio castello. La presenza del grande terminale petrolifero di Whiddy Island non deve dissuadere dalla scoperta del fondo della baia di Bantty. Giengannif, a nord del terminal, è uno dei più bei luoghi d'Irlanda: un caos di rocce che emergono da un'acqua tranquilla. Montagne digradanti in colline coperte di erba verde e rossa: è Castletown, frequentato da grossi pescherecci.

Paesaggio simile, nella grande baia di Kenmare dove non mancano solitari ancoraggi (Kilmakilloj, Ardgroon, Ballycrovane, Sneem).

Da Dingle all'isola Aran l'alto spettacolo non è sempre all'altezza delle aspettative, ma un dedalo di isole e isolotti vi aspetta a NW di Galway. Ognuna con le sue casette bianche ed greggi di montoni che pascolano nel verde brillante.

L'Irlanda, paese fortemente influenzato dal vento dell'Ovest, sede privilegiata delle depressioni atlantiche, ha un tempo estremamente instabile: vi si registrano inverni insolitamente tiepidi ma anche estati piovose. Data la scarsa presenza di segnalamenti luminosi è scongiurata la navigazione notturna.

«Auxilium» per chi ha bisogno di aiuto

Su 24 milioni di automobili circolanti in Italia, sono oltre un milione l'anno le richieste ufficiali di soccorso per «panne» o per altri motivi. L'Arexson ha così deciso, sulla base di una legge del 1988, di costruire e di mettere in vendita (a 28 mila lire) l'«Auxilium». Si tratta di un cartello segnaletico, a forma piramidale e con le pareti rifrangenti, che si fissa per mezzo di una calamita sul tetto dell'auto. In caso di guasto meccanico (nel disegno), di necessità di soccorso medico o di mancanza di carburante si espone il simbolo adatto e si attende che l'automobilista di passaggio dia, se può, una mano o avvisi chi di dovere appena possibile.

Dimezzato in venti anni il numero degli incidenti

Negli ultimi vent'anni, il numero delle automobili circolanti in Italia è vertiginosamente aumentato, ma fortunatamente è diminuito il numero di auto coinvolte in incidenti su strade e autostrade. Segno che le auto sono più sicure, che gli italiani forse guidano meglio e che anche le strade, nonostante l'aumento del traffico e nonostante siano tutt'altro che perfette, sono migliorate. Sono le conclusioni a cui si giunge basandosi su uno studio che l'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafon ha fatto sui dati dal 1966 al 1989. Una drastica diminuzione degli incidenti stradali in Italia cominciò a verificarsi a partire dagli anni 70, per proseguire fino agli inizi degli anni 80. Nell'ultimo decennio la sinistralità sulle strade della penisola è rimasta pressoché costante anno dopo anno, con una punta minima registrata nell'89. Una flessione verticale si è verificata anche nel numero di persone coinvolte e di morti in incidenti d'auto: entrambi risultano essere nell'89 circa tre volte inferiori rispetto a quelli segnalati nel '66. Per quanto riguarda il numero di persone coinvolte in scontri ed incidenti di vario tipo, si rileva una tendenza decrescente molto accentuata nel decennio dal '66 al '75 e più lieve negli anni a seguire. Nel secondo caso, il numero di morti è diminuito drasticamente nei cinque anni dal '66 al '70, per calare progressivamente nel ventennio successivo.

La Harley-Davidson costa molto cara ma è un vero affare

■ Il mercato delle moto continua a viaggiare su livelli di vendite record, grazie alla vasta gamma che i costruttori offrono ai potenziali centauri, grazie alle strade sempre più affollate e, in questo periodo, grazie al caldo. Spesso, però, per una moto nuova bisogna spendere una cifra considerevole, che consentirebbe l'acquisto di un'utilitaria e che si dimezza dopo poco tempo se la si vende usata.

Ci sono però moto che riescono quasi sempre a mantenere il loro valore e che, può capitare, nel giro di una decina di anni entrano nel mercato delle moto d'epoca. Si tratta delle Harley-Davidson, le moto rese famose da film come «Easy Rider» e dalle bande americane come gli «Hell's Angels» e che si distinguono per la loro eccentricità.

Hanno però un difetto: sono costosissime e un modello al top può costare sui 28 milioni.

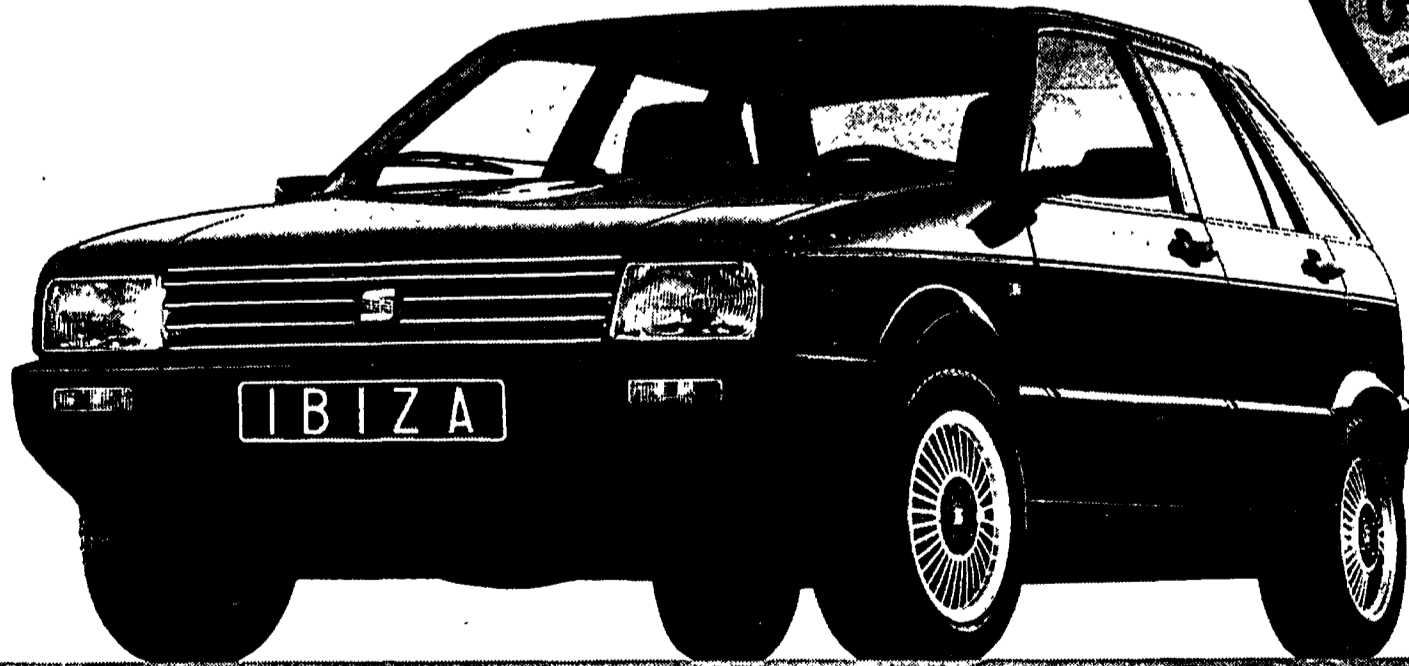
Ma non c'è da preoccuparsene più di tanto, perché comprane una, ammesso che se ne abbiano i mezzi, è un'impresa ardua. L'unico importatore italiano riesce a procurarne soltanto 500 l'anno e, generalmente, i modelli che arrivano sono già prenotati dall'anno precedente da chi non vuole passare inosservato.

CAMBIA MARCIA

SCEGLI SEAT



Oggi avere una Seat è ancora più facile. Puoi averla subito e pagarla l'anno prossimo! Sì, fino al 31 Agosto puoi avere una fantastica Seat Ibiza, Seat Marbella, Seat Malaga con un minimo anticipo e rate a partire dal 31 Gennaio 1991. Oppure con un finanziamento fino a 10 milioni in un anno senza interessi. O con comode rate da L. 185.000*. Un'occasione unica per vivere l'estate a bordo di una Seat nuova fiammante. Chiedi al tuo Concessionario Seat.



* Offerte non cumulabili. Valida sulle vetture in rete. Salvo approvazione della BKF

Importatore unico: Bepi Koelliker Importazioni Viale Certosa, 201 - 20151 Milano - Tel. (02) 30031

SEAT. UNA MARCIA IN PIÙ.

SEAT
Gruppo Volkswagen