

La stagione dei Saloni

Con il nuovo corso politico nell'ex Urss arriva anche l'apertura del mercato automobilistico. Da mercoledì a domenica quattroruote in vetrina nella capitale russa

La prima volta di Mosca

■ Per tutte le cose c'è sempre una prima volta. In questo caso fa particolarmente scalpore, perché la «prima volta» in questione è niente meno che il 1° Salone internazionale dell'automobile a Mosca. L'esposizione sarà aperta da mercoledì a domenica prossima, e vi parteciperanno alcune prestigiose case costruttrici europee, americane e giapponesi. In questa occasione i Costruttori stranieri attiveranno incon-

tri di vario tipo per farsi conoscere e per gettare le premesse di futuri sviluppi produttivi e di mercato. Rientra in questo quadro l'iniziativa di Citroën rivolta alle scuole di disegno della capitale russa.

Con l'apertura dell'ex Unione Sovietica all'Occidente, anche il mercato automobilistico ha infatti subito notevoli cambiamenti. Mutazioni nel traffico urbano, nei trasporti su

gomma e anche nel numero di vetture private circolanti. In gran parte di produzione locale, le «quattroruote» che percorrono le strade della Comunità di Stati Indipendenti si vanno moltiplicando e grazie alle joint-ventures stipulate durante il governo Gorbaciov si va diversificando anche il panorama di marche rappresentate. A parte la Fiat - storica mente la prima a firmare un accordo per la costruzione di

un impianto produttivo, a Togliattigrad, che avrebbe sfornato vetture derivate da modelli torinesi - sono ora diversi i Costruttori occidentali e giapponesi che vendono i propri prodotti, in particolare a Mosca e Leningrado.

Il nuovo mercato, potenzialmente enorme, fa gola un po' a tutti. L'americana General Motors, tramite il distributore e concessionario Trinity Motors

di Mosca, nel primo mese di attività commerciale ha raccolto 120 ordini d'acquisto di vetture prodotte dalle marche nordamericane del Gruppo.

Il Salone internazionale dell'automobile che si apre mercoledì a Mosca è perciò un'occasione ghiotta per tutti i Costruttori. E anche per i russi, che però devono fare i conti con la precaria situazione economica del governo Eltsin.

□ R.D.



Automobilisti in fila per il carburante a Mosca

Raduno nazionale Renault 4 a Cherasco



Da settembre la mitica Renault 4 (nella foto, in vista parziale) cesserà di essere prodotta. Per rendere omaggio a questa vettura che ha accompagnato generazioni di automobilisti la città di Cherasco (Cuneo) e l'Ara Service organizzano, con il patrocinio di Renault Italia, per i giorni 5 e 6 settembre il «primo Raduno nazionale Renault 4». L'appuntamento è aperto a tutti i possessori di Renault 4, ma soprattutto a chi possiede R4 con numero di telaio più basso o le versioni speciali come Frog, Safari, Parisienne, eccetera, o ancora quelle decorate e trasformate. Nel corso del Raduno si svolgeranno varie manifestazioni quali una mostra sulla grafica pubblicitaria della Renault 4, il giro turistico delle Langhe, la premiazione delle vetture considerate più interessanti e particolari. Chi volesse avere maggiori informazioni può rivolgersi al Comune di Cherasco, signor Merenda (tel.0172/4801 - 48382), oppure al signor Di Pierro della Ara Service (tel.0174/40780, fax 0174/47395).

GM: tutte le Vauxhall catalizzate da settembre

La Vauxhall annuncia che dal prossimo settembre tutte le sue vetture nuove monteranno convertitori catalitici a tre vie. In questo modo, la marca britannica del Gruppo General Motors completa la gamma di vetture in regola con le norme antinquinamento. Difatti già ora l'80% dei modelli Vauxhall sono provvisti di dispositivo ecologico. Inoltre, tutti i modelli con motore turbodiesel, quali la Nova, la Astra, la Cavalier e la Carlton, montano un catalizzatore ossidante a due vie che riduce del 70% gli idrocarburi incombusti e il monossido di carbonio.

Suzuki aumenta la capacità produttiva in Pakistan

L'impianto di assemblaggio che la giapponese Suzuki sta allestendo in Pakistan potrà produrre 50.000 veicoli, anziché i 30 mila previsti inizialmente. Questo anche grazie alla dotazione di attrezzature computerizzate che dovrebbero consentire pure un miglioramento della qualità dei prodotti. Secondo fonti industriali, una parte della produzione - un modello da 1.0 litri - potrà essere collocata anche su altri mercati asiatici. Nel primo semestre di quest'anno il Pakistan ha prodotto 10.600 auto e fuoristrada, contro 9.700 nello stesso periodo dello scorso anno.

Ford: nel 1993 le Escort rinnovate e con motore Zeta

Nel prossimo anno le Ford Escort monteranno un nuovo motore, denominato «Zeta», e subiranno un profondo restyling. Lo ha detto Lindsey Halstead, presidente della Ford di Europa, il quale ha aggiunto che le attività europee della Casa dovrebbero segnare un leggero utile quest'anno, dopo la perdita di circa 1.300 miliardi di lire nel 1991. La Ford europea punta a mantenere la sua quota del 12% del mercato continentale, recuperando il calo in Gran Bretagna e Germania. E in particolare punta a un'espansione nei paesi mediterranei. Fra questi l'Italia che è già tra i primi cinque migliori mercati europei Ford in termini di profitto.

Sulle strade di Mosca ormai temibile la concorrenza estera. Sogni a occhi aperti

Sale la febbre da Mercedes... e i prezzi

DAL NOSTRO CORRESPONDENTE

SERGIO SERGI

■ MOSCA. Le nerissime e luccicanti «Zil» adesso servono anche per i matrimoni. Si vedono, sempre più spesso, scendere sposi e invitati nei luoghi dell'obbligatorio pellegrinaggio del dopo cerimonia: davanti alla statua di Pushkin, nei pressi del monumento al milite ignoto, oppure sul piazzale dell'università, alla collina Lenin, per le foto di rito. Potentissime vetture, da tremila di cilindrata, possibilmente con telefono a bordo, ed anche corazzate, che sino a qualche mese fa servivano soltanto per il Politburo o per le più alte cariche dello Stato (Gorbaciov, quando si muoveva anche all'estero, ne aveva tre a disposizione). Le «Zil» (la sigla sta a significare che la vettura è prodotta dalla grande fabbrica automobilistica intitolata a Likhachev) sono destinate al tramonto. Prima o poi. Intanto, dai ga-

rage di Stato, una parte finisce in affitto, rompendo l'antico privilegio riservato ai vertici. E la «Cajkav» di Eltsin, un'altra delle limousine eccellenti, quella dei tempi di Sverdlovsk, città natale negli Urali, è finita all'asta. Ma per averla ci vorrebbero, come minimo, venticinquemila dollari, qualcosa come cento anni di stipendio di un cittadino medio. No, non è tempo di collezionismo. Spendere per spendere, allora meglio «ripiagare» sulle «Mercedes», anche nuove e fiammanti, che circolano a frotte sulle strade della capitale. Anzi, secondo un recente sondaggio, sarebbe proprio la casa tedesca a primeggiare a Mosca, prima città europea per presenza di «Mercedes».

Sulle strade di Mosca la concorrenza straniera comincia a diventare visibile e temibile. E la nomenclatura, i ministeri e

gli altri apparati dello Stato, guardano con sempre più interesse alle produzioni occidentali. Prendiamo la «Milizija», la polizia. Dotata, sino a tre-quattro anni fa, soltanto di automobili «Moskvič» e di ordinarie «Zhiguli», ha preso a camminare anche su «Mercedes», «BMW» o «Volvo». Acquisti giustificati dal rinnovarsi del parco macchine della capitale (ma il fenomeno, sia pur lentissimo, si va estendendo nell'immenso paese) e dal forte aumento della motorizzazione privata. Come sarebbe stato possibile, infatti, mettersi all'inseguimento di una Volvo alla guida di una «Zhiguli» da 1200 cc? Le pagine dei giornali sono zeppate di inserzioni pubblicitarie di concessionarie appena nate che offrono auto nazionali o estere, anche in rubli. Ma la vendita in moneta locale non riduce il prezzo. Anzi, talvolta, risulta più alto del cambio in dollari. Gli annunci, prevalen-

temente, sono rivolti ai dirigenti del neo-business, ai cooperatori, agli imprenditori che sono cresciuti sull'onda della parola d'ordine del «passaggio al mercato» e che hanno saputo fare i milioni, spesso favoriti dalla corruzione politica e dalle organizzazioni criminali.

Dopo la «seconda rivoluzione», la Russia tenta di compiere il grande salto automobilistico ma il sogno non è semplice da realizzare. Tre anni fa fece scandalo, giustamente, il traffico di auto che dal vicino Giappone giungevano nelle regioni dell'estremo oriente sovietico. Era un affare controllato da alcuni dirigenti locali i quali, approfittando dei viaggi ufficiali nel paese del Sol Levante pagavano i fondi del partito o del sindacato, compravano per quattro soldi ottimi fuoristrada di seconda mano e berline di marca Mitsubishi o Nissan. Un dirigente di medio livello venne sospeso dalle funzioni per-

ché un giornale riuscì a dimostrare che era tornato a casa con un'auto per ciascun familiare. Anche la capitale, adesso, è percorsa da numerose Nissan e Toyota, con la guida a destra, e con targhe strettamente private (in Russia, e nell'ex Urss, esiste un sistema differenziato per le immatricolazioni: le targhe dei privati hanno una lettera minuscola, quattro cifre e due lettere maiuscole; le auto statali non hanno la lettera minuscola iniziale ma tre lettere maiuscole finali oltre a quattro cifre. Le targhe degli stranieri sono prontamente riconoscibili: la lettera «M» iniziale indica un operatore commerciale, la lettera «K» segnala un giornalista, la lettera «D» un diplomatico). Il mercato si allarga ma la vettura possono permettersela ancora in pochi. I prezzi di una berlina di produzione nazionale sono saliti alle stelle. Ci sono stati parecchi casi di

clienti che avevano ordinato l'auto quando costava 150 mila rubli e che se la sono vista offrire, quando è giunto il turno, a 500 mila rubli (lo stipendio medio si aggira attorno ai quattromila rubli). Le rinunce sono fioccate. L'impennata dei prezzi non ha risparmiato l'industria automobilistica e ha allargato i desideri di milioni di persone in coda per la prima vettura della loro vita. C'è la «Oka», l'utilitaria dell'ultima ora, ma il prezzo non scende sotto i trecentomila rubli. Si potrebbe, sempre, rivolgersi al mercato dell'usato ma questo vale soltanto per le auto straniere. L'usato russo non è neppure preso in considerazione: si dice che una «Zhiguli», dopo tre anni di marcia sull'asfalto, sul ghiaccio misto al sale sparso nel periodo invernale, può benissimo andare allo sfascio. E la durata massima per vetture costruite senza tanta cura e che sono costrette a procedere su strade piene di buchi e tranelli d'ogni tipo, a parte le condizioni ambientali.

Gli abitanti di Mosca, in verità, sono abituati a spostarsi in metrò. E le strade in superficie, strano ma vero, le conoscono poco. Per individuare una zona, ancora oggi un moscovita la indica con la più vicina stazione della metropolitana.

zione della metropolitana. Quanto ai nomi delle strade, eccetto le più note, sono dolori per chi abbia bisogno di una informazione. I moscoviti, e i russi, macinano chilometri, ma a piedi. E negli ultimi mesi le difficoltà sono aumentate per via del cambio di nome di numerose strade e piazze. Indubbiamente, la Russia, con gli altri paesi della Csi, costituisce sulla carta il più grande mercato per l'industria automobilistica mondiale. Il problema è come sfondare visto che i potenziali acquirenti non dispongono di grandi capitali. A parte la necessità di affermare una vera e propria cultura di guida. Perché, tranne rare eccezioni, i russi non sanno guidare. La percentuale di incidenti stradali, con vittime, sulle strade di Mosca, è forse più alta, in proporzione, di quella italiana. Le cause sono riconducibili all'inesperienza di guida cui si accompagna il pessimo stato delle arterie, l'inesistenza di un regime di manutenzione dei veicoli (la caccia ai pezzi di ricambio è ormai entrata nelle barzellette) e l'incredibile numero di mezzi pesanti (da semplici camion «Kamaz» a mietitrebbiatrici di passaggio) che transitano per il «kolzo», l'anello interno della capitale, nel cuore della città.

Iniziative occidentali nella Csi. Si cerca di creare reti di vendita

Intesa Fiat-Vaz in attesa di stabilità

■ La situazione di instabilità che tuttora pervade la Csi non favorisce l'evolversi delle trattative già avviate con aziende straniere. Molti accordi, anche in stadio avanzato di perfezionamento, attendono un consolidamento della leadership per essere portati alla firma. In queste condizioni, infatti, non si ha mai la certezza assoluta di portare avanti la trattativa con gli interlocutori giusti - o meglio quelli definitivi - così come sempre incerta risulta la burocrazia da seguire. Anche le leggi di diritto privato e commerciale interne ai paesi

dell'ex mondo sovietico sono passibili di cambiamenti.

Un caso abbastanza emblematico di come vanno joint-ventures e partnership in questo momento è la trattativa Fiat per l'acquisto del 30 per cento del pacchetto azionario della Vaz e per potenziare lo stabilimento di Togliattigrad. Il ribaltone dello scorso anno che ha liquidato Gorbaciov e l'Urss avviando il processo di costituzione della Csi ha infatti fatto ripartire da capo gli incontri. Ciò nonostante, Fiat non intende tirarsi indietro.



Lo stabilimento di Togliattigrad, del resto, è un po' il fiore all'occhiello della «politica» di espansione, o di cooperazione, del Gruppo torinese nell'ex mondo socialista. Togliattigrad è stato infatti il primo vero accordo in campo automobilistico siglato tra Fiat e Urss. Cominciato a costruire nel 1966 a pochi mesi dalla firma del contratto, lo stabilimento fu consegnato, chiavi in mano, nel 1970 e il 20 aprile di quell'anno dalla Fiat 124. Ancora oggi è

questo il modello di riferimento, via via perfezionato e modernizzato, dei prodotti Vaz. Ora si cerca di fare di questo enorme centro produttivo una struttura moderna, in grado di sfornare ogni anno 900.000 veicoli, suddivisi in parti uguali tra utilitarie, vetture medie e di grande cilindrata. Fiat, oltre a partecipare alla gestione, fornirebbe anche componenti, gruppi meccanici e motori per le vetture più piccole.

A parte le altre aziende del Gruppo torinese che già operano, attraverso accordi di for-

nitura e di consulenza tecnico-scientifica, in varie repubbliche, molte altre Case occidentali e giapponesi hanno stretto rapporti con la Csi. In generale si tratta di iniziative tendenti a creare una rete di vendita e assistenza - quest'ultima di primaria importanza vista l'assoluta mancanza di pezzi di ricambio - ma c'è anche chi come General Motors e Peugeot, per ora dall'esterno, fornisce gruppi meccanici o motori alle sette marche automobilistiche locali, che nel '91 hanno prodotto oltre 1 milione e 116.000 autovetture. □ R.D.

Parté 1° settembre da Roma il 1° Raid Transiberiano fino a Magadan 17.000 km su Lada Niva

■ In Italia non siamo completamente a digiuno di auto prodotte nella Csi. A parte, infatti, la curiosità suscitata negli anni Settanta dalla Moskvič - di cui furono vendute sul nostro mercato alcune centinaia di vetture - c'è un veicolo che a tutt'oggi gode di un certo apprezzamento del nostro pubblico fuoristradistico-stradale: è la Lada Niva, una 4x4 con motore di 1600 cc, un po' rumorosa ma robustissima. Tra fuoristrada e vetture l'industria Lada è in testa alle classifiche di produzione tra le sette marche della Comunità. Essa infatti produce mediamente 660.000 veicoli l'anno, oltre la metà dell'intera produzione che ammontava lo scorso anno a 1.116.520 unità.

Proprio la Lada Niva è stata scelta dalla Société Extremes di Roma (largo Fontanella Borghese 77, tel. 06/6897109 - 6897099, fax 06/6871105) come vettura, strettamente di serie, per il 1° Transiberiano Raid che prenderà il via tra otto giorni dall'hotel Ergife di Roma per raggiungere Magadan all'estremo nord-est della Siberia.

Vi parteciperanno 50 equipaggi, massimo due persone per vettura, e altri dieci Lada Niva trasporteranno giornalisti e operatori radiotelevisivi al seguito. L'intera manifestazione, che gode del patrocinio di molti ministeri e enti statali europei e della collaborazione attiva di Komsomolskaja Pravda (uno dei quotidiani più venduti al mondo con punte di 14 milioni di lettori), sarà infatti seguito, ripreso e trasmesso ogni giorno da diverse Tv, e per noi da Rai, Telemontecarlo, Odeon Tv e Italia Sette. Il primo grande appuntamento è la sera del 6 settembre sulla Piazza Rossa dove i partecipanti al Raid si congiungeranno ai 250 vincitori del concorso «I giovani incontrano l'Europa» indetto da 21 emittenti televisive europee e numerosi giornali. Qui, nella splendida cornice monumentale della Piazza Rossa, la sera successiva si terrà un grande concerto di musica rock.

L'intento dell'organizzatore, infatti, non è quello di effettuare una impresa agonistica esasperata, quanto piuttosto di abbinare l'avventura a quattroruote - che ha anche una parte più sportiva costituita dalle prove speciali fuoristradistiche - con l'elemento culturale della conoscenza di zone finora poco esplorate dagli occidentali. Proprio per questa ragione, non è necessario essere piloti provetti con esperienza di gara per partecipare al Raid. Basta avere una buona resistenza fisica ed essere capaci di guidare con regolarità più che con grande abilità.

Il percorso si snoda lungo

17.000 chilometri in buona parte su strade asfaltate e trafficate. Suddiviso in 21 tappe con percorrenze tra i 250 km minimi del tratto Tschuraptscha-Chandyya e 1591 km massimi della tappa iniziale da Roma a Vienna. Fino all'attraversamento degli Urali e l'arrivo a Irkutsk i percorsi maggiori sono rappresentati dalla indisciplina dei guidatori locali e dalla presenza cospicua di traffico pesante. Anzi, a detta degli organizzatori, sono proprio i guidatori di camion i più pericolosi, autentici padroni della strada che non badano troppo a chi gli sta intorno. Dall'inizio della cosiddetta tratta siberiana e fino a Magadan - dove si avverrà il 23 settembre - si moltiplicano invece le strade sterrate e i percorsi moderatamente fuoristradistici. In compenso, in questa seconda metà del percorso il traffico diminuisce fortemente. □ J.R.D.

no ai 250 vincitori del concorso «I giovani incontrano l'Europa» indetto da 21 emittenti televisive europee e numerosi giornali. Qui, nella splendida cornice monumentale della Piazza Rossa, la sera successiva si terrà un grande concerto di musica rock.

L'intento dell'organizzatore, infatti, non è quello di effettuare una impresa agonistica esasperata, quanto piuttosto di abbinare l'avventura a quattroruote - che ha anche una parte più sportiva costituita dalle prove speciali fuoristradistiche - con l'elemento culturale della conoscenza di zone finora poco esplorate dagli occidentali. Proprio per questa ragione, non è necessario essere piloti provetti con esperienza di gara per partecipare al Raid. Basta avere una buona resistenza fisica ed essere capaci di guidare con regolarità più che con grande abilità.

Il percorso si snoda lungo

La bici elettrica B.Easy è nata per scommessa; ora è una gamma...cara

Due ruote non proprio dimagranti

Torna d'attualità la bicicletta con motore elettrico, una valida alternativa ecologica ai problemi della mobilità urbana. Da Carpi, in provincia di Modena, arriva la B. Easy, nata per scommessa, presentata all'ultimo Salone del Ciclo e Motociclo di Milano e finalmente disponibile in una vera e propria gamma per uomo e donna. Materiali costosi, finiture curate e prezzi alle stelle: non meno di due milioni di lire.

CARLO BRACCINI

■ MILANO. L'idea di applicare un piccolo motore elettrico alla bicicletta non è nuova, ma il clima di allarme ecologico la riporta d'attualità. La B.Easy (pronuncia: bisì) di Pompilio Bisì, un estroso industriale emiliano con un passato di cercatore di smeraldi in Brasile, è nata per scommessa: «Dovevo dimagrire per far piacere a mia moglie, ma pedalare per chilometri tutti i giorni era troppo faticoso. Così, mi venne in mente di attaccarci un piccolo «aiuto». Il primo motore elettrico della B.Easy proveniva da un vecchio elet-

trodomestico e l'esito non fu incoraggiante: ruota posteriore distrutta e motore da buttare.

Da semplice scommessa a vera e propria gamma articolata di modelli per uomo e donna, presentata all'ultimo Salone del Ciclo e Motociclo di Milano, la B.Easy è ora una raffinata bicicletta da passeggio con una componentistica di primissima mano e finiture impeccabili in pelle naturale. Solo la presenza di una elegante borsa di cuoio appesa alla canna (una più piccola è montata sul portapacchi nella versione per signora) e di un piccolo cilindro



La cartella nasconde parte del motore elettrico della B.Easy

in pelle collegato alla ruota posteriore da una cinghia in teflon, rivelano la trazione elettrica. Della quale comunque non si può abusare, perché la limitata potenza del motore (24 volt per 150 Watt) consente al guidatore della B.Easy di mantenere una velocità di circa 25 km l'ora su strada piana, ma

non è sufficiente ad affrontare salite ripide senza l'aiuto del guidatore.

Il funzionamento è semplicissimo: ci si avvia normalmente con qualche pedalata e subito dopo basta premere il pulsante sulla destra del manubrio per azionare il motore elettrico. Un dispositivo elet-

tronico impedisce eventuali sovraccarichi o sprechi di corrente.

Del tutto fugate le perplessità sul peso e sulla maneggevolezza, contenute in pochi chili in più il primo, praticamente immutata la seconda, mentre l'autonomia delle batterie al nichel-cadmio, comodamente ricaricabili da una qualsiasi presa di corrente domestica, merita una più attenta verifica. Bisì in persona assicura una percorrenza compresa tra i 45 km della versione donna ai 65 della versione uomo e addirittura 100 km per il modello De Luxe, ancora a livello di prototipo. Nel corso della nostra passeggiata la B.Easy da uomo ha coperto senza problemi una distanza superiore ai trenta chilometri, in condizioni d'utilizzo normali e senza risparmiare certo l'apparato motore. Record e primati a parte dunque, i consueti spostamenti cittadini sono alla portata di tutti. Non così il prezzo. Materiali leggeri e costosi si pagano: la cura artigianale anche e alla fine la B.Easy più a buon mercato costa quasi due milioni.

IL LEGALE

FRANCO ASSANTE

Risarcimenti via raccomandata

■ È nozione di comune conoscenza che in virtù dell'art. 22 della legge 990/69 il giudizio di risarcimento danni sia nei confronti del solo danneggiante, sia nei confronti dell'assicuratore non possa essere promosso se non preceduto dalla richiesta a mezzo raccomandata a.r. e se non sono decorsi 60 giorni da tale richiesta.

Di comune conoscenza è anche il fatto che l'inosservanza di tali condizioni possa essere sanzionata e accertata di ufficio dal magistrato giudicante, indipendentemente dalla eccezione promossa dal convenuto in giudizio. La controversia ha semmai riguardato la circostanza se la domanda di risarcimento promossa dal convenuto in giudizio promossa da uno dei danneggiati andasse preceduta anche essa dalla lettera di cui sopra.

La giurisprudenza in proposito è stata lungamente incerta e divisa; quella che riteneva

che l'obbligo non sussistesse e che la mancanza dell'invio della lettera non determinava la improponibilità della domanda riconvenzionale, si fondava sull'osservazione che essendosi comunque instaurato un giudizio di danni, sia pure da parte di uno dei danneggiati, tale circostanza rendeva inutile la richiesta per l'ammissione della riconvenzionale. Per chi non lo sapesse, voglio ricordare che la riconvenzionale è rappresentata da quella domanda che il convenuto in giudizio può spiegare contro chi ha promosso il giudizio risarcitorio e ciò per essere risarcito del danno a sua volta subito in conseguenza del medesimo fatto.

Ora il contrasto deve considerarsi cessato. La Suprema Corte a sezioni unite con sentenza dell'11 novembre 1991, n. 12006, ha infatti stabilito che la lettera di richiesta trova ap-

plicazione, tenendo conto del difetto di espressioni limitazioni e della ratio della disposizione medesima (favore per il soddisfacimento stragiudiziale delle istanze di risarcimento), anche con riguardo alla domanda riconvenzionale avanzata dal convenuto che assuma a sua volta la responsabilità dell'attore.

La Suprema corte, nella motivazione, ha ricordato che «la finalità dell'art. 22 è quella di favorire, nel cosiddetto spazio deliberando di 60 giorni, il soddisfacimento stragiudiziale delle istanze di risarcimento, consentendo all'assicuratore di compiere le opportune verifiche in ordine alle modalità del sinistro e alle relative conseguenze. In tal modo si ottiene inoltre il risultato di diminuire, evitando l'aggravio delle spese giudiziali, il costo complessivo di gestione del servizio assicurativo il cui aumento finirebbe per ripercuotersi negativamente sulla massa degli assicurati attraverso il conseguente inasprimento delle tariffe dei premi».

Al fine di realizzare tale obiettivo, prima del processo, le parti che ritengono di aver diritto al risarcimento debbono inviare la lettera di richiesta; non ha importanza se è

stato instaurato un giudizio, perché occorre tener presente la fase precedente al giudizio. Chi spiega domanda riconvenzionale, avendo omesso la richiesta, non ha consentito all'assicuratore di controparte di valutare l'opportunità di definire il danno nel termine di 60 giorni.

«In ogni caso - ed è considerazione di per sé determinante - nonostante il giudizio già pendente, la richiesta di danno con lettera raccomandata all'assicuratore dell'attore (a un soggetto non ancora in causa), può egualmente permettere il conseguimento di un risultato utile attraverso la possibilità di definire bonariamente il diverso danno del convenuto e di escludere in definitiva il secondo giudizio e le relative spese».

Il suggerimento pratico da trarre è allora il seguente: chiunque abbia subito un danno da un incidente stradale e ritiene di avere, sia pure parzialmente, ragione, non attenda la citazione dell'altro danneggiato per richiedere i propri danni, ma trasmetta subito all'assicuratore della controparte la lettera raccomandata a.r.; potrà, così, anche agire in via riconvenzionale, ove non intenda essere lui a promuovere per primo il giudizio.