

appendere un indumento, di carta igienica nemmeno l'ombra. Non ho visto quelli per le donne, ma immagino non siano migliori. Posso capire che si cerchi di concentrare tutto, dal fax alla toilette, nelle aree di servizio, ma lasciare in abbandono così totale le zone di sosta è scandaloso. Butto lì una proposta: affidare gratuitamente la «gestione», almeno dei gabinetti, a qualche pensionato o a qualche extracomunitario, con il solo impegno di tenerli in ordine e puliti; saprà lui organizzarsi per trarne il suo guadagno. Quanto alle fontanelle, mi auguro che la loro assenza non sia dovuta all'opposizione dei titolari dei bar autostradali per timore di vendere meno acqua minerale. Già sono tante le paure per chi si ferma in parcheggi isolati o in certe aree di servizio (pataccari, aggressioni, furti), perché aggiungere lo squallore di quei servizi fatiscenti? Per salvare l'immagine, Italia 90 ha ripulito la facciata nel mese dei Mondiali, ma s'è scordata dei gabinetti, che servono sempre. Non dovremo poi lamentarci se qualche straniero in più deserterà il nostro sciatto Bel Paese. Magari proprio per non aver trovato la carta igienica.

Sandro Rizzi

subbire. Infatti, tranne che in caso di emergenza, anch'esse sono tenute a indossarle e ad allacciare le cinture durante il servizio.

Ma torniamo all'*airbag*, che — nonostante alcuni problemi di ordine burocratico (vedere articolo qui sotto) — stanno cominciando a equipaggiare, seppure come *optional*, alcune delle vetture di prestigio vendute in Italia: Mercedes, Bmw e Volvo. Con sovrapprezzi variabili tra meno di un milione e mezzo, per le Bmw Serie 3 (solo posto guida), ai quasi 4,8 milioni richiesti per il doppio impianto (posto guida e passeggero) delle grandi Mercedes della «Classe S».

Le prime sperimentazioni sull'*airbag* risalgono a quasi mezzo secolo addietro, inizialmente in campo aeronautico. Negli anni '50 venne messo a punto da Allen K. Breed il sensore che, in caso di impatto e rapida decelerazione sulle auto, fa gonfiare il cuscino, ma le prime applicazioni pratiche approdarono sulle auto soltanto sul finire degli anni '60. Da allora è stato un continuo crescendo e oggi, soprattutto in USA, l'*airbag*, benché non ancora obbligatorio, è disponibile in *optional* su molte vetture, di costo limitato.

Le Case americane, che sono state tra le prime, insieme con le tedesche Mercedes, Bmw e Audi a offrire il dispositivo salvavita, in questo periodo stanno accelerando la comunicazione sui vantaggi offerti da questo sistema protettivo. In particolare la Chrysler, per la prima volta, ha organizzato un incidente-test particolarissimo. Al posto del solito manichino «Oscar» utilizzato da tutte le Case per i «crash-test», ha impiegato un teste in carne e ossa. Un collaudatore si è lanciato contro un muro, debitamente allacciato con le cinture, guidando una Chrysler Acclaim dotata di *airbag*. La vettura ha riportato danni importanti, ma l'uomo ne è venuto fuori senza un graffio.

Quasi contemporaneamente, per una coincidenza assolutamente imprevedibile, in Virginia sono entrate in collisione due Chrysler Le Baron nuovissime, quasi identiche, ambedue dotate di *airbag*. È stato uno dei primi casi in cui tutte e due

oggi, insieme con le cinture, quanto di meglio l'uomo abbia saputo inventare in termini di sicurezza passiva. Il prossimo traguardo, a parte una sempre maggiore diffusione dell'*airbag*, è costituito dallo studio e dalla realizzazione di un pallone che sia efficace anche in caso di scontri laterali. Solo a quel punto viaggiare in auto potrà essere davvero assimilato al «muoversi» fra due guanciali.

In Italia la legge non è ch

Gli automobilisti americani che acquistano l'Alfa 164, la cui commercializzazione in Usa è iniziata da qualche settimana, la ricevono dotata di serie dell'*airbag*, giustamente ritenuto — in accoppiata con le cinture di sicurezza — un dispositivo estremamente valido e a salvaguardia del guidatore in caso di incidenti.

Un trattamento diverso è riservato agli automobilisti italiani, dal momen-

to che in Italia, sulla stessa Alfa 164, l'*airbag* non è disponibile neppure come *optional*. Secondo la Casa milanese, infatti, la legge italiana non consente la dotazione e il trasporto neppure di quei pochissimi grammi di esplosivo contenuti nella «capsula» che fa gonfiare istantaneamente il pallone in caso di incidente. Tesi analoghe sono sostenute, seppure con sfumature leggermente diverse, da Fiat e Lancia che tuttavia anche sui loro mo-

delli più costosi, a diff non offrono questo o meno sui mercati este più diffuso e soprattutto.

Secondo la Fiat l'pedisce l'offerta (da p tore) e l'impiego (da p mobilisti) del pallone. articolo 55 del Testo di Pubblica sicurezza (R giugno 1931, numero 7

