

Nulla ostacolerebbe, dunque, salvo ulteriori colpi di scena, la diffusione del cuscino salvavita sulle auto italiane, come già avviene per quelle statunitensi, canadesi, tedesche o svedesi, i cui automobilisti dispongono di un ulteriore dispositivo di sicurezza passiva in caso d'incidente. Resta adesso soltanto da aspettare quando l'*airbag* sarà disponibile sulle principali vetture, magari di classe media o superiore, e soprattutto quanti di noi saranno disposti a sborsare qualcosa in più, a tutela della propria incolumità.

g. m.

**Il sovrapprezzo salirà da una a tre lire a chilometro per le moto, le auto, gli autobus e i veicoli merci fino a 25 quintali e da 3 a 9 lire per i veicoli di portata superiore o con più di due assi.**

# ...iara, l'airbag va solo all'estero

eranza dell'Alfa, dispositivo nemeri dove l'airbag è tutto è omologabi-

menta il trasporto e la detenzione degli esplosivi che recita: «...è vietato vendere o, in qualsiasi altro modo, cedere materie esplodenti di qualsiasi genere a privati che non siano muniti di permesso di porto d'armi ovvero di nulla osta rilasciato dal questore...»

ostacolo che imparte del costruttore parte degli autogonfiabile è l'articolo delle leggi di Regio decreto 18 733), che regola-

Per altre Case automobilistiche operanti in Italia, invece, l'impatto è costituito dagli articoli 18 (*modalità per il trasporto di armi ed esplosivi*) e 28 (*Responsabilità nell'impiego di*

*esplosivi*) della legge 18 aprile 1975 numero 110 (*Norme integrative della disciplina vigente per il controllo delle armi, delle munizioni e degli esplosivi*).

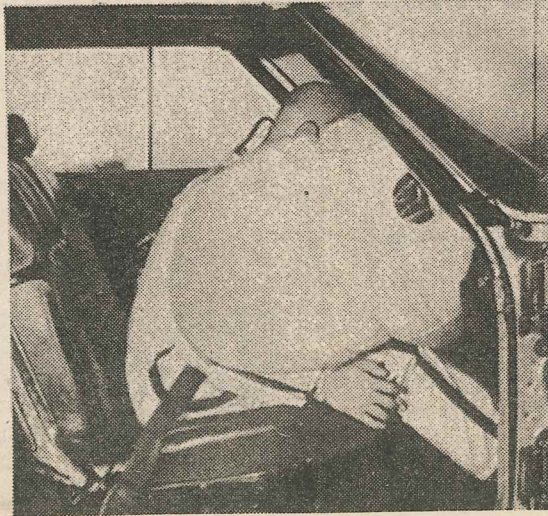
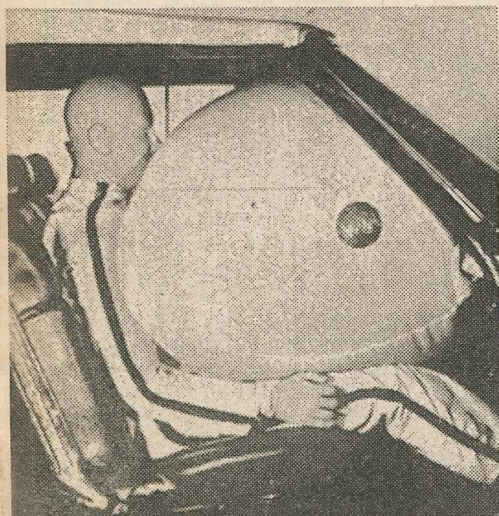
Questa situazione di «incertezza sulle leggi» è confermata dal breve sondaggio effettuato, oltre che con Alfa, Fiat e Lancia, anche con Audi, Bmw, Mercedes e Volvo, con l'Unrae (l'Unione dei distributori italiani di auto estere) e con un importante costruttore italiano di sistemi di sicurezza

(cinture, seggiolini per bimbi, *airbag*). Ebbene, seppure con sostanziali affinità, tutti hanno denunciato posizioni differenti, anche se non contrastanti. Così, Mercedes ha già commercializzato qualche migliaio di vetture (soprattutto grosse berline della «Classe S» e roadster «SL») dotate di *airbag* senza praticamente prendere in considerazione l'aspetto legale e burocratico della questione. In condizioni simili è anche Volvo, che però avreb-

be immesso sul mercato soltanto 47 vetture dotate del dispositivo, mentre Bmw — che un paio di settimane addietro era a quota 183 *airbag* tra consegne e ordini — avrebbe rivolto una interpellanza al ministero dei Trasporti, chiedendo chiarimenti sul problema. Audi, infine, non ha ancora immesso sul mercato italiano vetture dotate di *airbag* «anche, ma non soltanto, per problemi relativi alle leggi sugli esplosivi», ma dal prossimo autunno, sulle nuove grandi berline (V8, 100 e 200) lo offrirà progressivamente in *optional*. I produttori di sistemi di sicurezza, infine, forniscono già da tempo l'impianto a vari costruttori automobilistici, ma si curano soltanto del problema tecnico e dell'omologazione e non di quello relativo alle leggi di pubblica sicurezza.

In questo clima di incertezza diffusa, soltanto la segreteria dell'Unrae, dopo alcuni giorni di ricerche tra le migliaia di leggi, regolamenti, circolari e decreti che interessano il mondo delle quattro ruote, ha saputo indicare al «Corriere Motori» l'unica norma specifica che legittima anche in Italia l'utilizzo sulle auto dell'*airbag* senza rischio di guai legali, il decreto del ministero dell'Interno numero 559/C. 18511/XV.J del 15 febbraio 1989 (vedere qui sopra).

g. m.



**Nella sequenza è illustrato il funzionamento del cuscino ad aria in caso di incidente frontale. Nella prima foto si suppone che l'impatto sia già avvenuto. La capsula di gas esplosivo ha parzialmente gonfiato il pallone che si colloca in poche frazioni di secondo tra il passeggero e il volante ammortizzando notevolmente la violenza dell'urto. In Italia il costo di un «airbag» varia dagli 1,5 milioni della Bmw serie 3 (solo posto guida) ai 4,8 milioni della Mercedes serie S**