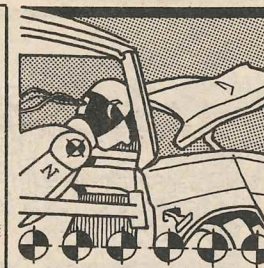
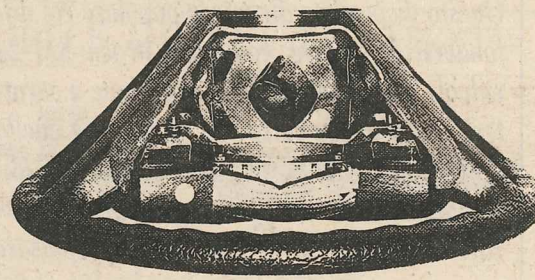
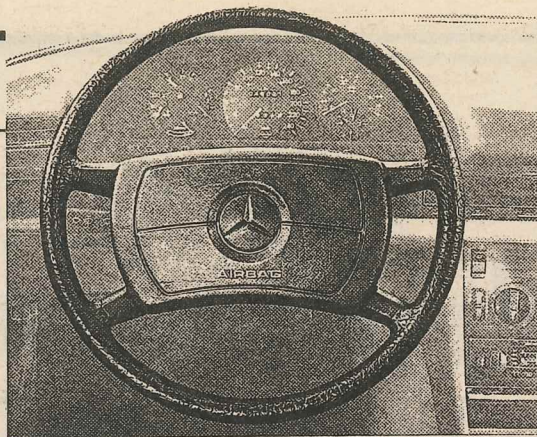
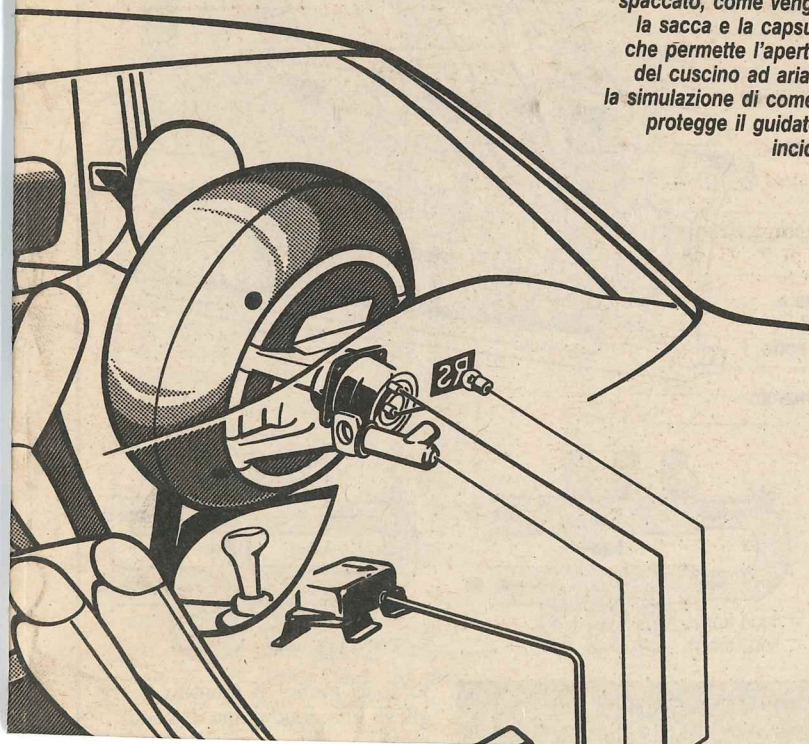


1000 vite
ad aria



SICUREZZA

In alto, il volante della Mercedes che contiene l'airbag e, nello spaccato, come vengono collocate la sacca e la capsula "esplosiva" che permette l'apertura istantanea del cuscino ad aria. Nel disegno, la simulazione di come il dispositivo protegge il guidatore in caso di incidente frontale.



Il ministro dice sì all'esplosivo in auto

Dall'inchiesta del *Corriere Motori* sulla situazione dell'airbag in Italia, emerge che non tutti hanno le idee chiare sulla normativa in vigore nel nostro Paese e la reale possibilità di fornirla ai clienti che lo desiderano. Soprattutto l'industria nazionale — che pure nel 1989 è stata la quinta del mondo, con una produzione di oltre due milioni di vetture, un milione e 365.000 delle quali vendute in Italia — ha sostenuto di non poter fornire sul mercato domestico, per motivi... pirotecnici, quello stesso airbag che invece, come avviene per la 164 in Usa, rende disponibile all'estero. Una precisa indicazione sull'uso dell'airbag viene dalla *Gazzetta Ufficiale* del 31 marzo 1989 che ha pubblicato nella sezione «Estratti, sunti e comunicati» un «Riconoscimento e classificazione di artificio» del ministero dell'Interno che recita testualmente:

«Con decreto ministeriale n. 559/C. 18511/XV.J del 15 febbraio 1989, viene riconosciuta, ai sensi degli articoli 53 e 54 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, la carica pirotecnica di grammi 81 + 1, costituita da azoturo di sodio (56%), nitrato di potassio (16%) e biossido di silicio (26%) e classificata nella 5ª categoria gruppo A dell'allegato A al regolamento di pubblica sicurezza. Tale carica è contenuta, insieme ai relativi inneschi, nel dispositivo di sicurezza denominato "airbag" ed il suo riconoscimento è subordinato al fatto che la carica pirotecnica ed i relativi inneschi vengono importati ed immessi sul mercato senza alcuna manomissione del citato dispositivo denomi-

DAL MONDO

Cari pedaggi contro il caos in città

Chi viaggerà in autostrada finanzia parzialmente anche la realizzazione di opere finalizzate al decongestionamento del traffico urbano. La commissione Ambiente della Camera, nell'esaminare il disegno di legge del governo sulla viabilità (uno dei provvedimenti di accompagnamento della Finanziaria '90) ha stabilito un aumento del sovrapprezzo sulle tariffe autostradali istituito nel 1982 da destinare a «interventi per il decongestionamento della circolazione a servizio delle aree urbane» da parte dell'Anas