Un successo immeritato: meno sicuri e più pericolosi per uomo e ambiente: sono i “gipponi”, una moda ingiustificata

Sono più sicuri? No, meno sicuri. Si risparmia? No, si spende molto di più. Fanno bene all’ambiente? No, sono più dannosi. Sono utili? No, eccetto casi molto particolari. E allora perché hanno tanto successo? Stiamo parlando dei SUV (Sport Utility Vehicles), i “gipponi” che sempre più occupano le nostre strade. Perché tanto successo?

I possessori di SUV sono per lo più abitanti delle città, che mai useranno l’auto per andare su percorsi accidentati, prova ne è che solo una minoranza dei SUV in vendita sono dotati di marce ridotte, le marce adatte alla guida su questo tipo di terreni (quattro modelli sui dieci più venduti). La maggioranza dei SUV sono impiegati per andare al lavoro, al supermercato e dal giornalaio all’angolo. Non hanno nulla a che veder con le vere e spartane fuoristrada utili per alcune attività. Si tratta invece di auto di gran lusso, il più delle volte sempre lucide e che non vedranno mai uno schizzo di fango, usate semmai per salire sui marciapiedi delle città [1].

È quindi solo una questione d’immagine. Un fascino che si è imposto: nel febbraio 2004 in Italia i SUV ha coperto il 5,5% delle immatricolazioni e negli USA, con il 20 per cento nelle vendite di auto, forniscono il 60 % dei profitti nel settore.

I SUV sono più pericolosi per chi li guida e per tutti gli altri

Uno dei massimi motivi di soddisfazione per un conducente di un SUV è la sensazione di sicurezza e protezione di cui può godere dall’alto. Chi guida un SUV pensa di essere più sicuro. Questo è un luogo comune alimentato dalla pubblicità, è vero il contrario.

Il baricentro è troppo alto e da una forte instabilità all’autovettura. L’agenzia federale statunitense sulla sicurezza del traffico (NHTSA) ha bocciato numerosi SUV delle marche più note, mentre da prove effettuate da Quattroruote risulta che “… i fuoristrada (sono) … per costituzione più inclini all’incidente …”, specialmente di fronte ad un ostacolo improvviso “ … le reazioni sono imprevedibili e non sempre facilmente controllabili dal conducente … quando piove sembra di essere in barca … “. Per un SUV le probabilità di ribaltarsi in caso d’incidente che coinvolge un solo veicolo sono quasi tre volte più alte che per una normale autovettura.

Per quanto riguarda, poi, gli spazi di frenata, in media sono più lunghi delle normali automobili, a causa della massa inerziale del veicolo, mentre la rigidità può diventare molto pericolosa in caso di urto con veicoli di massa maggiore (autocarri).

Ma i SUV sono molto pericolosi anche per gli altri: peso, rigidità del telaio e altezza di queste auto ne fanno dei mezzi estremamente pericolosi per berline e utilitarie, per pedoni e ciclisti. L’altezza limita la visibilità verso il basso: passanti e, soprattutto, bambini rischiano di rimanere fuori il campi visivo del guidatore.. L’IIHS, istituto statunitense per la sicurezza stradale, ha dimostrato che in caso di scontro laterale tra SUV e auto normale le possibilità di avere un morto è 5,6 volte superiore che non negli scontri tra due auto normali. I problemi della scarsa sicurezza verso terzi è aggravato dalla presenza delle cosiddette “bull bars”, i paraurti sporgenti e rafforzati che rendono ancor più disastrosi gli impatti con le altre auto, con i pedoni e con i ciclisti.

Un regresso tecnologico contro l'ambiente

Un autentico regresso tecnologico è la perdita di efficienza energetica delle autovetture dagli inizi degli anni '90, a causa principalmente dell'aumento della stazza delle auto, un danno per uomo e ambiente.

I danni alla salute sono immediati. La combustione del petrolio produce, infatti, monossido di carbonio (CO) e articolato (polveri sottili) correlati a tumori polmonari e altre malattie respiratorie, e ossidi di azoto e di zolfo responsabili dello smog urbano e delle piogge acide. I SUV producono emissioni di queste sostanze tre volte superiori a quelle di un'automobile.

Ma anche i danni all'ambiente non sono lontani. La pubblicità propone i SUV come un modo per ritornare alla natura selvaggia. In realtà questi veicoli costituiscono una minaccia per l'ambiente, contribuendo ad aggravare il problema del riscaldamento globale, dell'inquinamento atmosferico e della dipendenza da fonti energetiche non rinnovabili. Del resto rappresentano un vero e proprio regresso tecnologico: consumano molto di più e quindi inquinano molto di più. E ingombrano anche di più nei centri storici.

Il consumo urbano delle auto più vendute in Italia è in media di 17 Km/lt per i diesel e 12,5 Km/lt per auto a benzina. Per i dieci SUV più venduti i consumi s'impennano a 9.9 Km/lt per i diesel e 7,7 Km/lt per la benzina (60-70% in più). Se si passa da un'auto media(12 Km/lt) a un SUV (5,5 Km/lt) per un anno si consuma di più che lasciando aperta la porta del frigo per 6 anni o accesa una lampadina per 30 anni. Scegliere un'automobile più efficiente dal punto di vista del consumo di carburante per Km è importante ed ha conseguenze profonde sul problema del riscaldamento del pianeta, un pericolo molto reale, i cui primi sintomi si sono già avvertiti. Bisogna ricordare che, ad esempio, nei paesi dell'Unione Europea il contributo dei trasporti su strada all'effetto serra è stimato intorno al 24% [2].

Cosa si può fare, cosa chiede Legambiente

Qualcuno ha già cercato dei rimedi. Il Ministero dell'Ambiente Francese ha annunciato una tassa fissa di 3500 euro sull'acquisto dei SUV e un simultaneo bonus sino a 800 euro per chi acquista auto a basse emissioni[3]. Il Consiglio Comunale di Parigi ha approvato nel giugno 2004 una delibera che intende disincentivare l'uso dei SUV in città; tra l'altro ai loro possessori non saranno concessi permessi di circolazione riservati ai residenti.

Legambiente, con una campagna nazionale, propone:

- istituzione di una patente speciale per i SUV
- divieto di circolazione nei centri storici
- disincentivi fiscali
- obbligo da parte dei costruttori di informare i clienti circa i danni ambientali, come previsto dalla normativa europea per ogni tipo di auto
- richiesta agli editori affinché rifiutino la pubblicità dei SUV
- richiesta al governo italiano che recepisca la direttiva 26.11.2001 del Consiglio Europea che vieta le "bull bars"

Note

I dati citati, e molti altri si trovano nel sito di Legambiente (www.legambiente.org) e nella tesi di laurea di primo livello di Valentina del Soldato (Facoltà di Economia e Commercio, relatore Prof. Tommaso Luzzati).

1. [1]Giampaolo Fabris (docente di "Sociologia dei consumi" presso l'Istituto Universitario Iulm di Milano) scrive: "Il SUV è un fuoristrada di lusso che consente all'automobilista di sentirsi padrone dell'asfalto. Di fare veramente tutto quello che vuole. Si può guidare comodamente in città, parcheggiare sui marciapiedi e, almeno con le fantasie, attraversare il deserto. Chi guida si sente protetto da una vettura considerata sicura, avvolto in un grande scudo protettivo. Una vettura muscolosa ed elegante insieme. Soprattutto una vettura potente. …. L'impressione è di un maggior dominio sulla strada e nel confronto degli altri automobilisti. Che si guardano letteralmente dall'alto in basso, con la certezza di avere la meglio. … Chi guida un SUV è come se lanciasse un messaggio: io sono un avventuroso, uno sport estremi. Poi, in realtà, uso il fuoristrada solo in città. È ovviamente un modo di farsi vedere, di mettersi in vetrina.".
2. [2]L'efficienza energetica delle autovetture, dopo un miglioramento negli anni '70 e '80, ha subito poi un progressivo peggioramento: nel 2000 l'efficienza media dei nuovi veicoli è scesa a 10 Km/lt, il livello più basso degli ultimi venti anni. L'Italia ancora nel 1990 aveva i consumi più contenuti d'Europa, ma già nel 2001 i consumi medi italiani avevano superato quelli di Danimarca, Finlandia, Francia e Austria. Gran parte di questa perdita è dovuta all'aumento della stazza media delle auto.
3. [3]Come criterio discriminante il governo francese ha scelto le emissioni di CO_2 per chilometro. Sopra i 180 g/Km si pagano da 400 a 3500 euro, sotto i 140 g/Km si riceve un bonus.