

## *Sport Utility Vehicles (SUVs)*

*Fonte*

Ufficio svizzero per la  
prevenzione degli infortuni upi  
Laupenstrasse 11  
CH-3008 Berna

Tel. 031 390 22 22  
Fax 031 390 22 30  
E-Mail [info@upi.ch](mailto:info@upi.ch)  
Internet [www.upi.ch](http://www.upi.ch)

*Per informazioni*  
Roland Allenbach



## 1. Introduzione

Alcuni politici di diversi paesi europei vogliono frenare il trend dei fuoristrada sportivi mediante l'instaurazione di divieti e l'aumento delle tasse. Gli aspetti di sicurezza e quelli ambientali legati agli Sport Utility Vehicles (SUV) tengono banco anche in Svizzera. Nel 2003 e nel 2004, questi infatti sono stati soggetto di svariati interventi parlamentari nel Consiglio nazionale.

Per permettere una discussione oggettiva dell'argomento relativo ai SUV, l'upi ha redatto un prontuario. Di seguito, questo è riassunto in forma di quattro domande e risposte.

## 2. Come definire un SUV (Sport Utility Vehicle)?

Le vigenti leggi svizzere non definiscono un SUV e anche a livello internazionale le definizioni sono divergenti. Per la definizione di un SUV, l'upi ha fatto ricorso alle caratteristiche rilevanti per la sicurezza.

Un SUV si distingue da un'automobile "normale" per la sua *maggiore altezza da terra*, per la sua *maggiore massa*, per la sua *motorizzazione in parte più potente* e per il suo *frontale più alto e ripido (in parte quasi verticale)*.

Il sistema di propulsione come anche la possibilità di poter usare il veicolo fuori strada è irrilevante.

## 3. Quanti SUV circolano in Svizzera?

In base allo sviluppo delle quote degli SUV in rapporto alle vetture nuove vendute, l'upi stima che la loro percentuale sull'intero parco automobili (veicoli nuovi e vecchi) deve raggiungere almeno il 4 per cento, nel 2004 dunque sulle strade svizzere circolavano oltre 150'000 veicoli di questa categoria.

## 4. Quale sicurezza offrono i SUV ai passeggeri e agli utenti della strada coinvolti nella collisione?

Benché per la Svizzera non siano disponibili dati sulla sinistrosità, in base a ricerche nazionali ed internazionail è possibile fornire un quadro della sicurezza dei SUV. Per i tre ambiti "passeggeri di SUV", "passeggeri di altre automobili coinvolte nella collisione" e "utenti della strada deboli coinvolti nella collisione (pedoni, ciclisti, motociclisti)" si può affermare:

- i passeggeri dei SUV sono ben protetti, tuttavia non quanto lo si potrebbe presumere dall'aspetto dei veicoli;
- i SUV presentano un'aggressività del veicolo (numero di conducenti morti in altri veicoli su 1'000 collisioni) quasi doppia rispetto alle automobili "normali";
- rispetto alle automobili, il frontale dalle forme sfavorevole dei SUV - ma anche dei monovolume e dei mini-monovolume - comporta ferite gravi per gli utenti della strada deboli coinvolti nella collisione (in particolare per i pedoni). Diversi esempi mostrano tuttavia che il problema può essere disinnescato.

## **5. Quali misure vanno adottate per aumentare la sicurezza stradale?**

A livello europeo, la Svizzera deve giocare un ruolo attivo per quanto riguarda la realizzazione delle esistenti proposte tecniche nonostante il suo influsso modesto. Pertanto è fondamentale promuovere altre misure di sicurezza stradale e influenzare il comportamento d'acquisto degli automobilisti.

### *Misure tecniche sui SUV*

- Ridurre il baricentro del veicolo
- Rinunciare ai veicoli di serie nuovi con pneumatici utilizzabili l'intero anno

### *Misure tecniche generali sui veicoli a motore*

- Migliorare la compatibilità con gli altri veicoli (struttura, geometria, massa)
- Migliorare la protezione dei pedoni

Soluzioni concrete: estendere la direttiva UE sulla protezione dei pedoni, integrata dal Consiglio federale nel diritto svizzero (entrata in vigore: 1.10.2005), anche sulle automobili e i veicoli commerciali di un peso totale di 2'500 fino a 3'500 kg (non solo fino a un peso totale di 2'500 kg) / carrozzeria smussata / frontale basso, arrotondato e morbido / evitare frontali alti e verticali / evitare bull-bar rigidi (i bull-bar che assorbono l'energia possono invece essere vantaggiosi) in base alla decisione del parlamento europeo del 26.05.05 che permette l'uso dei bull-bar solo se questi comportano un provato guadagno di sicurezza / costruzione più morbida e meno rigida con ampia zona deformabile / prevedere spazio tra cofano e motore (p. es. cofano pop-up) / airbag esterni ecc.

---

*Influenzamento del comportamento d'acquisto*

- Comunicare per ogni veicolo le informazioni relative alla sicurezza per i passeggeri e i pedoni (p. es. risultati di crash-test EuroNCAP)
- Valutare l'introduzione di etichette dichiaranti i risultati dei crash-test sulle vetture (analogamente alle etichette sul consumo energetico)

*Misure generali*

- Far rispettare le leggi esistenti (limiti di velocità, alcol, cinture di sicurezza) e attuazione conseguente della revisione LCStr (0,5 per mille, controllo dell'alito senza indizi di ebbrietà, formazione in due fasi ecc.)
- Attuazione severa dei limiti di velocità 50/30 sulle strade urbane
- Limite di velocità 70 all'ora sulle strade extraurbane pericolose
- Attuazione della (nuova) politica per la sicurezza stradale della Confederazione (Via sicura)

Maggiori informazioni fornisce la pubblicazione dell'upi:

Allenbach, R., (2005). *Grundlage zu Positionspapier Sport Utility Vehicles (SUVs)*. Berna: Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni upi.