



LEGAMBIENTE

DOSSIER

FUORISTRADA IN CITTÀ

ANATOMIA DI UN DELIRIO COLLETTIVO

"All my life I have searched for a car that feels a certain way... powerful like a gorilla, yet soft and yielding like a Nerf Ball"

"E' una vita che cerco una macchina che mi dia quella certa sensazione... potente come un gorilla, morbida come una palla antistress"

Homer Simpson

Si chiamano SUV, ovvero Sport Utility Vehicles. Rappresentano la categoria di autoveicoli che fa registrare i più spettacolari tassi di crescita nei paesi ad industrializzazione avanzata. In Italia nel 1998 rappresentavano già il 2,6% delle nuove immatricolazioni. Nel febbraio 2004 sono arrivati al 5,47%. E' il segmento di mercato su cui si stanno concentrando i maggiori investimenti di marketing e comunicazione di molte case costruttrici. Negli USA al momento rappresentano circa il 20% del parco auto circolante e quasi il 50% delle vendite delle tre maggiori case automobilistiche del continente, le cosiddette *big three*: Ford, GM e Chrysler. Ciò significa circa 3.5 milioni di nuovi SUV all'anno. A questa crescita contribuiscono in massima parte gli abitanti di città, in USA come in Italia. Con la differenza che l'Italia con sue strade tortuose e le sue croniche carenze di spazio rappresenta un terreno ancora più inadatto ad ospitare queste gigantesche creature.

Il SUV è uno strano ibrido tra una fuoristrada, una maxi-utilitaria e una berlina, spesso inadatto sia al trasporto urbano che al fuoristrada, con consumi spropositati. I possessori di SUV sono per lo più abitanti di 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 ridotte, le marce adatte alla guida su terreni accidentati, in dotazione su soli 4 dei 10 modelli di SUV più venduti in Italia** (vedi tabella 1).

Molti i motivi che fanno di queste pseudo-fuoristrada urbane l'emblema della follia dell'ipermotorizzazione contemporanea e l'idolo polemico di un vasto movimento di opinione in tutto il mondo. Eccone alcune.

- *Regresso tecnologico*..... p. 2
- *Un falso senso di sicurezza*..... p. 3
- *L'effetto schiacciasassi*..... p. 7
- *Storia di un ibrido*..... p. 7
- *Il fattore marketing: immagini di natura incontaminata e altre fiabe*.... p. 8
- *Cresce il dissenso verso le fuoristrada da città*..... p. 9
- *Legambiente contro i SUV*..... p. 10
- *SUV e dintorni: linkografia ragionata*..... p. 11



LEGAMBIENTE

Regresso tecnologico.

I SUV sono i portabandiera di un processo di regresso tecnologico che in Italia come in gran parte dei paesi ad industrializzazione avanzata sta portando ad una perdita di efficienza energetica nel trasporto privato su gomma. Nel 1990 i consumi delle automobili italiane erano ancora i più contenuti d'Europa, effetto sia della ridotta dimensione media del parco auto circolante, sia dell'attenzione per i bassi consumi in presenza di alti costi unitari dei carburanti. Ma già nel 2001 i consumi medi del parco automobilistico nostrano avevano superato quelli di paesi come la Danimarca, la Finlandia, la Francia e l'Austria e – pur in mancanza di dati certi a riguardo - tutto lascia credere che la perdita relativa di efficienza abbia subito una ulteriore accelerazione negli ultimi 2-3 anni. Gran parte di questa perdita è dovuta all' aumento della stazza media delle auto, un aumento capace di vanificare tutte le conquiste della ricerca per motori più efficienti.

Tabella 1 - Consumi dei 10 SUV più venduti in Italia. Confronto con i consumi delle 10 auto più vendute in Italia.

MODELLO	CONSUMI MEDI IN CITTÀ*	
	DIESEL	BENZINA
BMW X5	8,8 km/lt	5,6 km/lt
HONDA CR-V	-	8,5
HYUNDAI SANTA FE	10,5	8
LAND ROVER FREELANDER	11	7,4
MB CLASSE M (con marce ridotte)	8,1	5,2
MITSUBISHI PAJERO 5P (con ridotte)	8,3	5,7
NISSAN X-TRAIL	11,1	8,2
SUZUKY JIMNY (con ridotte)	-	9,8
SUZUKI GRAN VITARA (con ridotte)	10,6	10
TOYOTA RAV4 5P	11,2	8,8
Media 10 SUV più venduti	9,9 km/lt	7,7 km/lt
Media 10 auto più vendute**	17 km/lt	12,5 km/lt
DIFFERENZA CONSUMI TRA 10 SUV PIÙ VENDUTE E 10 AUTO PIÙ VENDUTE	71,70%	62,30%

Fonte: Elaborazione Legambiente su dati Quattroruote

* per ogni modello è stato preso il consumo delle motorizzazioni più vendute, quasi sempre quella con cilindrata intermedia

** Al marzo 2004 le dieci auto più vendute in Italia risultavano: Fiat Punto, Fiat Panda, Lancia Ypsilon, Ford Focus, Volkswagen Golf, Ford Fiesta, Renault Megane, Citroen C3, Toyota yaris, Peugeot 206.

In effetti, come dimostrato dalle elaborazioni di Legambiente su dati dei costruttori (vedi tabella 1), il consumo urbano delle 10 auto più vendute in Italia è in media di 17 km/lt per i diesel, 12,5 km/lt per le auto a benzina. Per i 10 SUV più venduti i consumi urbani si impennano a 9,9 km/lt per i diesel, 7,7 km/lt per la benzina. Questo vuol dire che **i 10 SUV più venduti in Italia hanno consumi urbani del 60-70% superiori rispetto quelli delle 10 auto più vendute tout court**. Interessante anche il confronto diretto tra SUV e berline con motorizzazioni uguali: il SUV X5 della BMW nella versione 3000 cc fa 5,6 km/lt, mentre la Serie 5, berlina della stessa casa con motore identico, fa 7,1



LEGAMBIENTE

km/lt, ossia consuma il 21% in meno. La differenza è ancora più eclatante tra il SUV Mercedes ML e la berlina Serie E della stessa casa, che fanno rispettivamente 8,1 e 11,2 km/lt nella motorizzazione 2700 cc td: il SUV consuma quasi il 28% in più.

Secondo l' EA (Environment Protection Agency) del governo federale USA, i SUV che svettano nella classifica dell'inefficienza energetica sono a parimerito la Range Rover (Land Rover), l' Escalade (Cadillac), la K1500 Yukon Denali (General Motors) con 5,09 chilometri con un litro in città e 6,36 fuori città. Per quanto riguarda le emissioni inquinanti la classifica EPA mette ai primi posti ancora l'Escalade (Cadillac), la C1500 Avalanche (Chevrolet), la C15000 Suburban (Chevrolet), la C1500 Tahoe (Chevrolet), la K1500 Avalanche (Chevrolet), la K1500 Suburban (Chevrolet), la K1500 Tahoe (Chevrolet), la C1500 Yukon (General Motors), la K1500 Yukon (General Motors), il Land Cruiser (Toyota) e la Sequoia (Toyota).

L'inefficienza e il regresso tecnologico non si esprime solo nei consumi, ma anche negli **ingombri**. Nell' attuale situazione di sovraffollamento automobilistico dei centri urbani il suolo stradale è un bene prezioso. L' ottimizzazione dello spazio dovrebbe essere una delle principali sfide tecnologiche nel settore automobilistico. Ma non per i SUV. La lunghezza di un SUV si aggira intorno ai 4.80 metri ma può arrivare anche a 5, mentre la larghezza in media è intorno ai 1.9 metri: una stazza pachidermica che non solo reca disturbo agli altri ma che procura grave impaccio agli stessi conducenti, con seri problemi di movimento e di parcheggio soprattutto in ambito urbano. (Per fronteggiare i problemi di parcheggio il possessore di fuoristrada ha però un arma in più: ruote grandi, adatte a salire sui marciapiedi...)

In generale il SUV è una macchina estremamente inefficiente. Se i manager e gli imprenditori scegliessero le proprie macchine utensili e i propri investimenti fissi con gli stessi criteri con cui un possessore di SUV sceglie la propria auto probabilmente l'intero sistema produttivo sarebbe al collasso.

Un falso senso di sicurezza.

Uno dei massimi motivi di soddisfazione per il conducente di SUV è la posizione di dominanza di cui gode dall' altodella sua pseudo-fuoristrada. Un'illusoria sensazione di potenza e di protezione che costa caro non solo in termini di soldi, ma anche di sicurezza. Innanzitutto c' è il problema del **baricentro**, che, alto com' è dà una forte instabilità alla vettura. Secondo i dati della agenzia federale statunitense **National Highway Traffic Safety Administration** (NHTSA) più del 30% dei modelli testati nel 2002 ha meritato meno o poco più della sufficienza in fatto di sicurezza. Tra le bocciate ci sono nomi illustri come Ford Explorer, Chevrolet Tahoe, Toyota 4Runner, Nissan Xterra e Mitsubishi Pajero. Dalle prove su strada (vedi tabella 2) effettuate da Quattroruote¹ emerge che “in certe manovre d'emergenza le fuoristrada risultano più impacciate, meno agili e disinvolte e quindi per costituzione più inclini all'incidente. [...] Manovre di ordinaria amministrazione possono risultare molto impegnative quando ci si trova al volante di certe sport utility o fuoristrada”. Particolarmente sport utility o fuoristrada”. Particolarmente negativi i risultati

1 Quattroruote n.575 pp. 62-75



LEGAMBIENTE

Tabella 2 - Tenuta dei SUV secondo *Quattroruote*. Raffronto con alcune delle auto più vendute nel segmento C².

MODELLO	TENUTA (G*)	FRENATA (metri)	
		asciutto	bagnato
BMW X5	0,922	38,2	43,6
M.B. CLASSE M	0,845	40,9	42,8
TOYOTA RAV4	0,824	43,8	49,9
NISSAN X-TRAIL	0,824	45,3	54,6
HONDA CR-V	0,816	42	50,3
SUZUKI JIMNY	0,799	46,6	53,5
MITSUBISHI PAJERO	0,796	41,5	49,1
LAND ROVER FREELANDER	0,783	47	48,8
SUZUKI GRAND VITARA	0,777	45,5	55,5
HYUNDAI SANTA FE	0,770	43,5	44,5
Media SUV più venduti	0,816	43,43	49,26
PEUGEOT 307	0,998	37,3	41,3
ALFA ROMEO 147	0,997	36,9	38,4
TOYOTA COROLLA	0,994	39,3	42,6
MAZDA 3	0,993	37,7	40,9
VOLKSWAGEN GOLF	0,982	37,3	43,6
RENAULT MEGANE	0,981	38,7	40,9
AUDI A3	0,980	36,2	38,8
FIAT STILO	0,978	38	43,2
OPEL ASTRA	0,976	38,1	39,3
FORD FOCUS	0,949	39,2	42,3
Media auto categoria C	0,983	37,87	41,13

* unità di misura dell' accelerazione di gravità corrispondente a 9,81 m/s²

Fonte: *Quattroruote* n.575 e n.582, elaborazione Legambiente.

2 Nella tabella abbiamo messo a confronto le prestazioni in termini di sicurezza e stabilità dei 10 SUV più venduti con quelle di un campione di auto del segmento C, quello della Golf, una via di mezzo tra le grandi berline (le auto più stabili) e le piccole utilitarie. Si tratta di valutazioni del Centro Prove Quattroruote, la più autorevole fonte a riguardo in Italia. Le cifre mostrano chiaramente che la miglior prestazione tra i SUV (BMW X5) non arriva nemmeno ad eguagliare la peggior prestazione tra le auto del segmento C (Ford Focus).



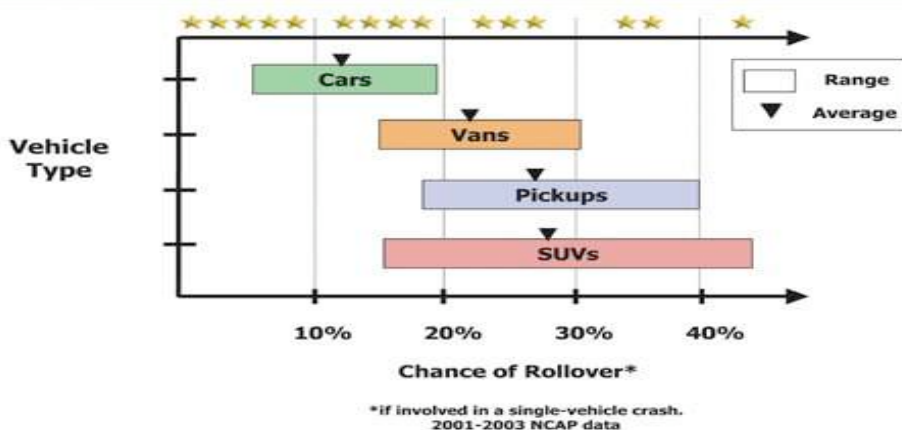
LEGAMBIENTE

della cosiddetta *prova dell' ale*, che riproduce le manovre che servono per scartare improvvisamente un ostacolo, come un motorino, un ciclista o un ragazzino che insegue il pallone sulla strada. ‘Le reazioni che può innescare questa semplice manovra [con un SUV] sono imprevedibili e non sempre facilmente controllabili dal conducente’. Risultati molto allarmanti per le *prove dell' ale* su bagnato: il collaudatore Quattroruote dichiara “quando piove sembra di essere in barca. E allora ci tocca remare, con lo sterzo naturalmente”. In particolare la Honda CR-V “sul bagnato è andata in crisi già nel primo cambio di traiettoria, ha perso subito aderenza e ha costretto a controsterzare con decisione, presentandosi molto scomposta e in ritardo nella fase successiva, resa ulteriormente complicata dall' abbondante rollio. A questo punto il retrotreno ha ceduto e il testacoda è risultato inevitabile”. Ancor peggio la Mitsubishi Outlander, che si è comportata in modo molto simile già a velocità inferiori.

La scarsa tenuta di strada non è da imputare solo all'altezza del baricentro, ma anche ai **pneumatici** che “sulle fuoristrada hanno il fianco alto e cedevole: è naturale fare le curve correggendo di continuo con lo sterzo”.

Questa grande instabilità si traduce anche in una **alta probabilità di ribaltamento**: per un SUV le probabilità di ribaltarsi in caso di incidente che coinvolge un solo veicolo sono quasi tre volte più alte che per una normale autovettura (vedi figure 1 e 2). I ribaltamenti avvengono generalmente a seguito di sterzate brusche per evitare ostacoli, uscite di strada, collisioni con marciapiedi e fossati. Il ribaltamento è un tipo di incidente particolarmente pericoloso perché normalmente si associa con gravi traumi alla testa. La probabilità di riportare ferite gravi è del 36% maggiore in incidenti con ribaltamento che non in incidenti senza ribaltamento. Negli USA ogni anno muoiono in incidenti con ribaltamento 10-12 conducenti di SUV su 100.000 (figura 2). Più aumenta il peso e maggiori sono le possibilità di ribaltamento, contrariamente a quanto uno potrebbe essere incline a credere, pensando all'equazione “più peso uguale più stabilità”. Le probabilità di ribaltamento aumentano se il veicolo viene utilizzato per il trasporto di oggetti ingombranti, come spesso succede per i SUV. I ribaltamenti sono responsabili del 53% delle morti da incidente stradale per i SUV, ma solo del 19% per le auto normali.

Figura 1 - National Highway Traffic Safety Administration. Probabilità di ribaltamento in caso di incidente e giudizio sulla sicurezza per categoria d'autovettura.



Nel 1996 la casa automobilistica Isuzu chiese alla Consumer Union \$242.000.000 di danni per la

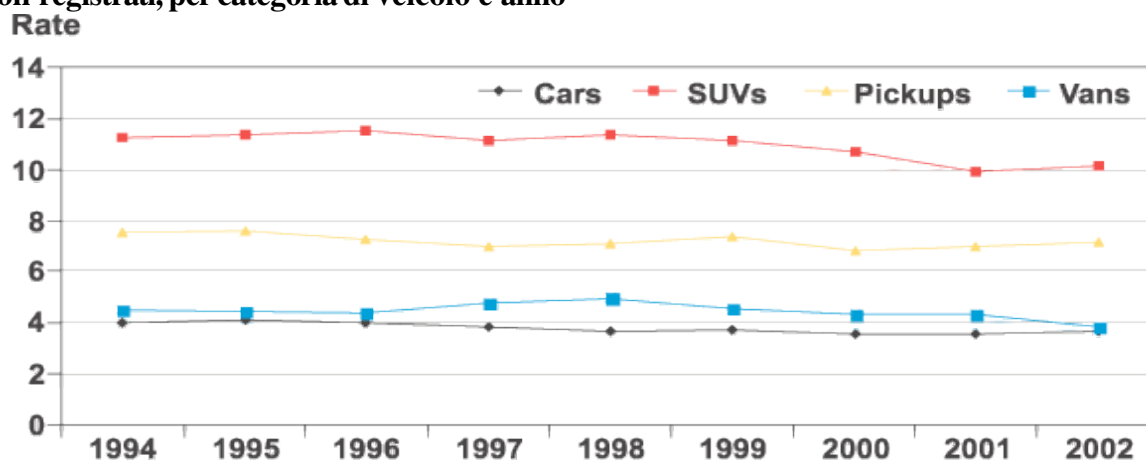


LEGAMBIENTE

copertina che il periodico di questa associazione di consumatori aveva dedicato a una grande foto del Trooper, corredato da un titolo perentorio: "UN SAFE", insicuro. Nel 2000 una corte federale ha dato ragione all'associazione. Durante un processo contro la Ford invece venne rintracciata una email interna risalente al 1989 in cui alcuni ingegneri esprimevano serie preoccupazioni per i test sulla resistenza al ribaltamento. La CBS News entrò in possesso di questa email e diede grande rilievo alla notizia.

Sul rischio di ribaltamento dei SUV esiste addirittura un sito internet, che fornisce tra le altre cose consulenze legali per cause contro i costruttori: suvrollovernews.com/index.html

Figura 2 - Fatality Analysis Reporting System. Morti in incidenti con ribaltamento ogni 100,000 veicoli registrati, per categoria di veicolo e anno



Per quanto riguarda gli **spazi di frenata** (vedi tabella 2), in media sono notevolmente più lunghi che nelle normali automobili, a causa della possente massa inerziale del veicolo. In caso di pioggia molti modelli allungano la frenata ben oltre il consentito, con punte di 10 metri di differenza con o senza acqua del Suzuki "Gran Vitara". E il rischio di tamponamento cresce.

Altri problemi derivano dalla **rigidità**: se è vero che offre protezione negli impatti con i veicoli più piccolo ("effetto schiacciasassi") è anche vero che la rigidità può diventare molto pericolosa nel caso di scontri con veicoli di massa superiore (autocarri) o peggio con barriere fisse indeformabili. In questi casi i corpi degli occupanti sono sottoposti a sbalzi di accelerazione spesso letali.

Infine c'è la **trazione integrale**, che in teoria dovrebbe dare più stabilità alla vettura nei percorsi fuoristrada, ma che in mano ad una persona poco esperta può dare seri problemi in particolari condizioni come nelle frenate e in curva.

L'effetto schiacciasassi.

Ben lungi dall'essere auto sicure per gli occupanti, i SUV sono auto molto pericolose anche per chi si trova nelle vicinanze. **Il peso, la rigidità del telaio e l'altezza** di queste auto ne fanno dei mezzi estremamente pericolosi per berline e utilitarie, per i pedoni e per i ciclisti. Secondo Quattroruote



LEGAMBIENTE

per un guidatore di berlina che viene urtato lateralmente il rischio di perdere la vita sono 30 volte superiori se ad urtarlo è una fuoristrada o un SUV.

Ricerche condotte dalla IIHS (**Insurance Institute for Highway Safety**, istituto di ricerche sulla sicurezza stradale finanziato dalle società di assicurazione USA) hanno dimostrato che nel caso di scontri laterali tra un SUV e un' autonormale le possibilità di avere un morto sono 5,6 volte superiori che non negli scontri tra due auto normali. Alto il pericolo anche nel caso di scontri frontali: l'altezza e la massa del SUV innescano l'effetto schiacciasassi, il SUV monta sul cofano dell'auto normale, schiacciandolo ed entrando con il muso nel parabrezza. Nel 56.3% degli incidenti mortali che coinvolgono un'auto normale e un SUV, il morto era a bordo dell'auto normale, mentre solo nel 17,6% dei casi era a bordo del SUV.

Il problema della scarsa sicurezza verso terzi è aggravato dalla presenza delle cosiddette *bull bars*, i paraurti sporgenti e rafforzati che rendono ancora più disastrosi gli impatti con le altre auto, con i pedoni e con i ciclisti. Già nel 2001 una direttiva del Consiglio Europeo (26/11/2001) proponeva di vietare questi paraurti, ma per il momento solo la Danimarca l'ha recepita. Un altro problema è quello della **scarsa visibilità** rispetto quello che succede in basso: passanti e soprattutto bambini rischiano di rimanere fuori dal campo visivo del guidatore di SUV. Per tutti questi motivi varie associazioni ambientaliste e dei consumatori chiedono patenti speciali per questo tipo di veicoli.

La resistenza alle collisioni viene spesso venduta come un grande plus dei SUV, un loro punto di forza. Alcuni possessori di SUV affermano con orgoglio di aver scelto questo tipo di veicolo proprio per tutelare la propria incolumità e quella delle proprie famiglie. Capofila di questo "movimento di opinione" è **Arnold Schwarzenegger**, un vero e proprio fanatico e collezionista di SUV. Ciò che costoro dimenticano è che la propria (presunta) sicurezza aggiuntiva va a discapito di quella altrui, ossia dei pedoni, dei ciclisti e di tutti quegli automobilisti che non sono disposti (o in grado) di spendere migliaia di euro per queste specie di carri armati. Le persone convinte che per avere più sicurezza in strada sia necessario corazzarsi dentro un SUV commettono lo stesso errore logico e ideologico di chi crede che il problema della criminalità si possa risolvere con una maggiore diffusione di armi tra la popolazione. L'evidenza dei fatti dice il contrario: questo modo di ragionare porta piuttosto ad un'escalation di violenza. In più, la cosa tragicamente ironica è che l'assioma di partenza di questi guidatori di SUV ("guido un SUV per stare più sicuro") è ancora tutto da dimostrare, come illustrato nel precedente capitolo.

Storia di un ibrido.

Nati durante la seconda guerra mondiale per usi bellici e poi riconvertiti a mezzi da fatica per la popolazione rurale, a partire dagli anni '80 le fuoristrada iniziano ad approdare in città, andando incontro un processo di ibridazione il cui risultato finale si chiama SUV. L'antesignano di tutti i SUV è forse la Chevrolet Suburban, prodotta dalla General Motors fin dal 1935: una super utilitaria urbana, un carrozzone pensato per l'abitante dei sobborghi residenziali delle grandi aree metropolitane. Negli anni '80 molti costruttori hanno in produzione auto di questo tipo, rivolti a un target piuttosto limitato di famiglie con particolari esigenze di spazio. Prosperano intanto anche le fuoristrada pure e semplici, il cui uso si estende sempre più all'interno di un target di appassionati dalla vocazione "sportiva". Dall'ibridazione di questi due ceppi - grandi utilitarie e fuori strada - nasce l'attuale SUV, il quale però per sfondare sul mercato urbano ha bisogno ancora di un *quid* in più: fascino, eleganza, "look di tendenza". La soluzione arriverà nel corso degli anni '90 quando i



LEGAMBIENTE

progettisti inizieranno a immettere in queste grandi utilitarie/fuoristrada una linea aggressiva da auto sportiva, interni finemente rifiniti a riprodurre “l'effetto salottino” di una berlina, senza per questo rinnegare quelle **suggerzioni “country” e “wildlife”** mutate dalle fuoristrada, indispensabili per far sognare il consumatore di città solitamente imprigionato nella cintura d' asfalto.

Tra i modelli simbolo del segmento forse il più interessante è l'**Hummer**, da poco arrivato in Italia. Con i suoi 4,75 metri di lunghezza e un consumo urbano che arriva a 4,1km/lt, l'Hummer H2 è una fuoristrada direttamente derivata da un mezzo militare in dotazione all' esercito USA durante Desert Storm. La larghezza è di 2.06 metri (32 cm più di una Golf), il peso sfiora le 3 tonnellate (il triplo di un' utilitaria), il motore ha 6000 cc di cilindrata. La vettura, assolutamente poco agile e lenta, è ideale per chi vuole sentirsi un *Rambo* di città. Il tutto a un costo di 85mila euro. Il suo primo testimonial è stato Arnold Schwarzenegger che oggi ne possiede cinque. Ma l' Hummer ha conquistato anche **Michael Schumacher, Ronaldo, Stankovic, Almeida, Kallon, Renato Zero**. Al contempo l' Hummer è diventato il bersaglio preferito di chi critica i SUV. Lo scorso anno una fondazione canadese per la lotta contro il cancro aveva messo in palio un Hummer H2 nella propria campagna di sottoscrizione a premi. Immediato il coro delle critiche. Nell' aprile scorso la fondazione ha fatto marcia indietro: “Pensiamo sia poco poco ragionevole per una fondazione contro il cancro promuovere un prodotto che contribuisce sensibilmente all' aumento del rischio di tumore”. Alla critica dell' Hummer è dedicato un sito www.onelesshummer.org.

Altra portabandiera del delirio delle fuoristrada urbani è la **Porsche Cayenne**, un bisonte di 2,5 tonnellate circa, largo 193 cm e capace di lanciarsi fino a 270 km/h grazie a una potenza del tutto spropositata di 450 cavalli. Costa 105mila euro nella versione turbo (optional esclusi).

Il fattore marketing: tra immagini di natura incontaminata e altre fiabe.

I nomi dei SUV ci raccontano fiabe fatte di paesaggi montani incontaminati (Yukon, Cherokee, Mountaineer, Sequoia), o “country-chic” stile gentleman di campagna (Blazer, Escalade e Sportage), fino alle suggestioni belliche dei più aggressivi Defender, Expedition, Trooper, Hummer. Nella comunicazione pubblicitaria dei SUV mancano quei toni argomentativi cui fanno riferimento molti altri segmenti del mercato automobilistico: consumi, dimensioni, capacità di trasporto, ecc. Dal punto di vista delle argomentazioni funzionali la scelta di un SUV è difficilmente difendibile. Ecco allora che la pubblicità dei SUV non lavora su argomentazioni, ma piuttosto su suggestioni, con un grado di lontananza dalla realtà che rasenta quello della pubblicità ingannevole: paesaggi incontaminati, montagne selvagge, scorrazzamenti bradi per strade di montagna contro una realtà fatta di difficoltà di parcheggio, notevole impaccio nella manovra e su tutto nessuna attenzione per la natura, altissime emissioni, danni all' ambiente e alle persone.

Cresce il dissenso verso le fuoristrada da città.

Negli USA e soprattutto in California i SUV sono diventati oggetto di una forte campagna di opposizione, che procede di volta in volta attraverso la satira sociale verso i possessori, le battaglie legali, l'attacco frontale tramite media. Dagli Stati Uniti il dibattito si sta spostando anche in Europa. **Il Ministro dell'Ambiente del governo conservatore francese ha annunciato una tassa fissa di 3.500 euro sull'acquisto dei SUV e un simultaneo bonus di 800 euro per chi acquista auto diesel a basse emissioni dotate di filtro anti-particolato** Come criterio



LEGAMBIENTE

discriminante il governo francese ha scelto le emissioni di CO2 per chilometro. Sopra i 180 grammi di CO2 a km si pagano dai 3500 ai 400 euro, sotto i 140 grammi per chilometro di CO2 si riceve il bonus. Si tratta di un provvedimento a costo zero. Da parte sua **il consiglio comunale di Parigi ha approvato il 5 giugno scorso una delibera anti-SUV**. Il divieto vero e proprio entrerà in vigore tra diciotto mesi, quando il sindaco socialista Bertrand Delanoë varerà il nuovo piano sul traffico. La delibera è motivata dal fatto che i SUV sono troppo inquinanti e pericolosi per gli altri veicoli. I SUV sono persino diventati oggetto di contesa elettorale: **Kerry** ha inserito nel suo programma una legge che prevede entro il 2015 un limite massimo di consumi di 13 km/lt per gli autoveicoli privati, segnando via di fatto il mercato dei SUV. I repubblicani però hanno fatto notare che di fronte alla tenuta di Kerry nell'Idaho è spesso parcheggiata una Chevrolet Suburban. Credendo di difendersi ma peggiorando in realtà la situazione Kerry ha affermato che quel SUV non è suo ma di sua moglie e che lui l' avrebbe usato solo poche volte, "per andare al negozio giù all'angolo".

Nella battaglia anti-SUV in prima fila ci sono gli ambientalisti e le associazioni dei consumatori, ma non solo. L' associazione **Americans for Fuel Efficient Cars (AFEC)** è stata fondata dalla giornalista Arianna Huffington, dal produttore cinematografico Lawrence Bender, dall' ambientalista Laurie David e dall' agente cinematografico Ari Emanuel (agente di Michael Moore). Insieme queste persone hanno messo in piedi il cosiddetto Detroit Project una campagna per l'eco-efficienza automobilistica che ha esordito con una serie di spot tv anti-SUV, che sono andati in onda sulle reti nazionali (per vedere gli spot: <http://www.detroitproject.com/ads/default.htm>). L' intera operazione ha ricevuto grande attenzione mediatica. Il dibattito è divampato sui grandi show televisivi come Good Morning America e NBC Nightly News, coinvolgendo anche gli editorialisti del New York Times, del Wall Street Journal e del Los Angeles Times.

I siti internet dedicati alla critica dei SUV sono centinaia e raccolgono dati e argomentazioni, articoli di giornale, video, fotografie amatoriali di delazione e di denigrazione e soprattutto tantissimo materiale satirico (vignette, adesivi, fotomontaggi di SUV abnormi e gozilla-SUV, finti cataloghi di articoli d' arredamento per gli interni dei SUV con lampadari, tavoli e poltrone, ecc). Su internet si trova anche il sito del reverendo Jim Ball e della sua congregazione evangelica intitolato "Cos a guiderebbe Gesù Cristo?". Esiste un sito anti-SUV fatto da una società che produce yoghurt. Un famoso talk show radiofonico ha lanciato la campagna "VIVI IN GRANDE, GUIDA PICCOLO". Alla critica anti-SUV è dedicato un episodio della serie d' animazione dei Simpsons (l' episodio si intitola "Screaming Yellow Honkers"). Per ironia della sorte, la Fox (che manda in onda i Simpsons) ha messo in vendita via internet vari articoli di merchandising con l'effigie di Homer Simpson pubblicizzati come "perfetti per il vostro SUV".

Legambiente contro i SUV.

Pericolosi per gli occupanti e per chi si trova nella vicinanze, voraci trangugiatori di petrolio, altamente inquinanti, arrogantemente ingombranti: è questo l' insieme di caratteristiche che fa del SUV un mezzo assolutamente inadatto alla circolazione urbana. Legambiente invita quindi cittadini e amministrazioni a mettersi in azione per la sicurezza e la vivibilità delle strade urbane e per la protezione dell' ambiente dalla minaccia rappresentata dai SUV, facendosi portavoce di una serie di richieste:



LEGAMBIENTE

- 1. Patente speciale per i SUV, con una prova supplementare** per accertare che il conducente sappia controllare i rischi derivanti dal baricentro alto, dalla trazione integrale e dai pneumatici dal fianco alto.
- 2. Divieto di circolazione nei centri storici**, come proposto dal sindaco di Parigi (vedi sopra p. 9) e **sosta a pagamento maggiorata per i SUV**.
- 3. Disincentivi fiscali per i SUV, tassa di proprietà maggiorata.**
- 4. Obbligo da parte dei costruttori e dei venditori di informare** gli acquirenti circa i danni ambientali dell' **auto**, così come previsto dalla normativa europea³ per ogni tipo di auto. Chiediamo inoltre che sui SUV vengano affissi degli avvisi che mettano costantemente in guardia il guidatore sui pericoli di ribaltamento, come avviene negli USA (adesivi "vehicle may roll over" all' **interno dell' abitacolo**) Chiediamo che venga fatto obbligo di indicare sugli annunci pubblicitari dei SUV tutti i rischi legati alla guida di questo tipo di veicolo.
- 5. Agli editori chiediamo che rigettino la pubblicità dei SUV.**
- 6. Chiediamo che l' Italia recepisca al più presto la direttiva 26/11/2201 del Consiglio Europeo che prescrive il divieto delle bull bars** (vedi sopra p. 7).

Il grande vantaggio di questi provvedimenti è che essi sono per lo più a costo zero per il governo o addirittura a credito per l' **erario**. Inoltre essi produrrebbero un benefico effetto perequativo tra la popolazione, ridistribuendo il carico dei costi sociali dell' **inefficienza energetica**, della pericolosità, dell' **inquinamento** e dell' **inquinamento** a vantaggio dei cittadini più virtuosi.

Legambiente lancia inoltre un **CONCORSO DI IDEE** per campagne anti-SUV. Cerchiamo idee d'impatto per arginare (o perlomeno di ridicolizzare) il fenomeno SUV. Cerchiamo materiale di satira anti-SUV che poi verrà fatto circolare via web e non solo. Non ci sono paletti. Divertitevi e fate divertire. Sono ben accette elaborazioni grafiche e verbali, pittogrammi, fotomontaggi, slogan, adesivi, finti annunci pubblicitari, foto, delazioni, vignette, etc. Sottoponete le vostre idee a stopsuv@legambiente.org

**Questo dossier e il materiale della campagna anti-SUV è consultabile su
www.legambiente.org**

³ Nel settembre 2003 la Corte di giustizia di Lussemburgo ha condannato il governo Italiano dichiarandolo inadempiente rispetto alla direttiva del Parlamento e del Consiglio europei del 13 dicembre 1999 (1999/94/CE). La direttiva prescrive infatti che tutti i governi UE si attrezzino affinché ai compratori di auto nuove siano fornite tutte le informazioni che riguardano i danni ambientali delle auto, le emissioni di CO2 e le norme comportamentali per ridurre il consumo di carburante.



LEGAMBIENTE

SUV e dintorni
Linkografia ragionata

Arredamento per SUV (satira)

<http://www.suvinteriors.org/>

Gozilla-SUV (satira)

<http://slate.msn.com/Features/GozillaSUV/page2.asp#Tech>

Associazione degli americani per l' efficienza energetica delle auto

<http://www.detroitproject.com/>

Decine di vignette anti-SUV

<http://cagle.slate.msn.com/news/suv/main.asp>

Che cosa guiderebbe Gesù Cristo

<http://whatwouldjesusdrive.org/intro.php>

Sito anti-Hummer

www.onelesshummer.org

SUV del futuro (satira)

<http://poseur.4x4.org/futuresuv.html>

Calcolatori di consumi e di emissioni

<http://www.environmentaldefense.org/tailpipetally/>

<http://www.fueleconomy.gov/feg/findacar.htm>

Produttori di yoghurt anti-SUV

<http://www.stonyfield.com/cartalk/index.cfm>

Cartello "ho s uv parking"

<http://www.stayfreemagazine.org/suv/>

Spot anti-suv

<http://www.detroitproject.com/ads/default.htm>

Altri siti anti-SUV

www.legambiente.org

www.suvrollovernews.com/index.html

www.nosuv.org

www.suv.org

www.changingtheclimate.com

www.nosuv.org

www.fuh2.com

www.suvhate.org

www.ideacog.net/suvluv/

www.idontcareaboutair.com/