

Economist

L'attrazione fatale (alla lettera) degli americani per Suv, pick up e altri bisonti della strada

Di Luca Angelini

«L'innamoramento degli americani per le auto grandi li sta uccidendo». Sarà che le vacanze le ho passate dalle parti del Far West americano dove, eccezion fatta per le auto a noleggio dei turisti, è assoluto il **monopolio dei pick up** (che noi europei stenteremmo a chiamare auto: piuttosto **un incrocio fra un fuoristrada e un camion, in alcuni casi fra un pullmino e un trattore**), ma il titolo dell'*Economist* mi è subito balzato agli occhi. Come pure le parole con cui Adam Roberts ha presentato l'[articolo](#) pubblicato dal settimanale britannico: « Qual è la più grande divisione tra America ed Europa? Si potrebbe pensare degli atteggiamenti nei confronti del cibo o dello sport, della politica nei confronti della Cina o di qualcosa che riguardi i guardrail necessari al capitalismo. Nemmeno un po'. **La divisione più grande riguarda le auto. Gli americani si aspettano di guidarne di enormi, idealmente qualcosa che abbia il peso e il rumore di un elefante.** Gli europei sono molto più propensi a optare per "bestie" più piccole».

Quale sia il problema (e **parliamo solo di sicurezza**, non di consumi, rumore, ingombri e altro), l'articolo del settimanale lo chiarisce fin dalle prime righe: «Nonostante tutte le funzionalità di sicurezza disponibili oggi nelle auto per aiutarle a evitare incidenti, le leggi della fisica sono

crudeli. **Quando due veicoli si scontrano, di solito è quello più pesante a prevalere.** Questo vantaggio è cambiato poco nel tempo. Trent'anni fa, quando un'autovettura si scontrava con un camioncino o un Suv, il conducente dell'auto aveva **circa quattro volte più probabilità di morire;** oggi quel conducente muore **circa tre volte più spesso.** I contestatori dicono che questo è un prezzo troppo alto da pagare per interni più spaziosi e motori più potenti. Le case automobilistiche insistono nel dire che stanno dando ai consumatori ciò che vogliono». (Gabriele Romagnoli, editorialista di *Repubblica* che da anni vive tra Italia e Usa, intervenendo l'altro giorno al Festivalletteratura di Mantova ha aggiunto che, anche se i limiti di velocità sono più bassi che in Europa, agli americani piace sapere di avere a disposizione potenza e velocità «nel caso servisse». «Come la pistola nel comodino», gli ha fatto eco Francesco Costa del *Post*, con lui sul palco)

E, visto che guidare un veicolo più pesante garantisce più protezione in caso di incidente, c'è un incentivo a comprarne di sempre più grossi. Peccato che i dati passati al setaccio dell'*Economist* indichino che i «bestioni» in questione **stroncano più vite di quante ne salvino.**

Le ricerche al riguardo non mancano. In un articolo pubblicato nel 2004, Michelle White dell'Università di California San Diego, ha stimato che **per ogni morto in incidente evitato da un Suv o da un camioncino, ce ne sono stati altri 4,3 tra altri conducenti, pedoni e ciclisti.** Un altro articolo del 2012 di Shanjun Li del centro studi Resources for the Future, ha stimato che quando un'auto si scontra con un Suv o un pick-up, piuttosto che con un'altra auto, **il tasso di mortalità del conducente aumenta del 31%.** Nel 2014 Michael Anderson e Maximilian Auffhammer dell'Università della California Berkeley, hanno stimato che quando due auto si schiantano, un aumento di 1.000 libbre del peso di un veicolo (circa 450 chili) aumenta il

tasso di mortalità dell'altro del 47%. È abbastanza intuitivo — conclude *l'Economist* — che, oltre un certo livello, aumentare il peso **aumenta di poco o nulla la sicurezza di chi guida o viaggia sul maxi Suv o sul pick up, mentre fa salire ancora di più il rischio per chi ha la sventura di scontrarsi con esso o di esserne investito.**

Ma non è solo una questione di intuizione. Per averne una conferma in termini percentuali e numerici, all'*Economist* hanno messo in fila i dati di circa **7 milioni e mezzo di incidenti**, con due veicoli coinvolti, avvenuti tra il 2013 e il 2023 in 14 diversi Stati americani.

«L'1% dei veicoli più pesanti nel nostro set di dati — quelli che pesano circa 6.800 libbre (30 quintali e rotti, *ndr*) — subisce in media 4,1 “morti per la propria auto” ogni 10.000 incidenti, rispetto a circa 6,6 per le auto del nostro campione che pesano 3.500 libbre (16 quintali scarsi) e 15,8 per l'1% di veicoli più leggeri, che pesano appena 2.300 libbre (poco più di 10 quintali). Ma le auto pesanti sono anche **molto più pericolose per gli altri conducenti**. I veicoli più pesanti nei nostri dati sono stati responsabili di **37 “morti sull'altro veicolo” ogni 10.000 incidenti, in media, rispetto a 5,7 per le auto di peso medio e 2,6 per le auto più leggere.** (...) Venire colpiti da 1.000 libbre aggiuntive di acciaio e alluminio — all'incirca la differenza tra una Toyota Camry e una Ford Explorer (**una berlina e un Suv, ndr**) — **aumenta la probabilità di morte del 66%**. I veicoli nel 10% più pesante del nostro campione, quelli che pesano almeno 5.000 libbre (22,67 quintali), sono coinvolti in media in circa 26 decessi ogni 10.000 incidenti, di cui **5,9 nella propria auto e 20,2 nei veicoli altrui**. Per i veicoli del 10% successivo, quelli che pesano tra 4.500 e 5.000 libbre, le cifre equivalenti sono **5,4 e 10,3 morti ogni 10.000 incidenti**. Una stima approssimativa suggerisce che se il decimo dei veicoli più pesanti della flotta americana

fosse ridimensionato a questa classe di peso più leggera, le vittime stradali in incidenti stradali tra più auto, complessivamente 19.081 nel 2023, potrebbero essere **ridotte del 12%, ossia 2.300 morti, senza sacrificare la sicurezza delle auto coinvolte.**

Date queste cifre, ci si potrebbe aspettare, scrive l'*Economist*, che le case automobilistiche stiano frenando la produzione dei loro Suv e pick-up più pesanti. In realtà, stanno premendo sull'acceleratore. I dati ufficiali dell'Environmental Protection Agency mostrano che un'auto nuova negli Usa pesa in media più di 4.400 libbre (rispetto alle 3.300 libbre dell'Unione Europea e alle 2.600 libbre del Giappone). **Nel 2023 i veicoli di peso superiore a 5.000 libbre hanno rappresentato ben il 31% delle auto nuove, rispetto al 22% di cinque anni prima.** «Sarebbe facile incolpare gli acquirenti di auto per questa tendenza, ma il già citato Michael Anderson dell'Università di California Berkeley dice che gli americani alla ricerca di una nuova auto si trovano ad affrontare una “corsa agli armamenti” in stile guerra fredda. “Quando vedi che il parco veicoli intorno a te diventa sempre più pesante, razionalmente **vuoi proteggerti acquistando anche tu un veicolo più grande e più pesante**”». (Con il quale trainare magari, come sa chi ha viaggiato negli Usa, roulotte delle dimensioni di un bus di linea, barche capaci di sfidare l'oceano in burrasca o carichi e rimorchi d'ogni tipo). Resta il fatto che **tali decisioni individuali all'apparenza razionali hanno portato a un risultato tutt'altro che ottimale e razionale per la società nel suo complesso.**

I produttori interpellati (inclusa Stellantis, il cui azionista di maggioranza, ossia Exor della famiglia Agnelli-Elkann, è proprietario dell'*Economist*) hanno prevedibilmente opposto i passi avanti fatti nelle **dotazioni di sicurezza** dei veicoli e il rigoroso rispetto delle norme in vigore.

Ma ci sono altri fattori che favoriscono la diffusione dei veicoli più grandi. **Il sistema fiscale americano sovvenziona di fatto i veicoli più pesanti** fissando standard di efficienza del carburante più indulgenti per i *light truck* e consentendo a chi acquista veicoli pesanti per scopi commerciali di detrarre parte del costo dal reddito imponibile. La National Highway Traffic Safety Administration (Nhtsa), principale agenzia americana per la sicurezza automobilistica, utilizza un sistema di valutazione a cinque stelle per valutare le prestazioni in caso di incidente, ma **tiene conto solo della sicurezza degli occupanti del veicolo in questione, non di quella degli altri conducenti**. «Il nostro sistema di classificazione riflette un pregiudizio a favore dell'occupante — spiega Laura Sandt dell'Highway Safety Research Center presso l'Università della Carolina del Nord —. Non è progettato per valutare l'auto in termini di effetti olistici sulla sicurezza».

Qualche segno che la percezione degli americani sta cambiando, a dire il vero, c'è. Un sondaggio condotto lo scorso anno da YouGov ha rilevato che **il 41% degli americani pensa che i Suv e i pick up siano diventati troppo grandi**; il 49% ha detto che tali veicoli sono più pericolosi per le altre auto e il 50% che costituiscono un pericolo per ciclisti e pedoni. Dal 1989 l'Insurance Institute for Highway Safety (Iihs), finanziato dalle compagnie assicurative, pubblica regolarmente i tassi di mortalità dei conducenti dei modelli di auto più diffusi. **Nel 2023, per la prima volta, ha stimato anche il tasso con cui le auto uccidono i guidatori di altri veicoli**. Anche qualche politico sta iniziando a prenderne atto.

Ma il settimanale britannico invita a non farsi troppe illusioni. Le probabilità che le case automobilistiche limitino i loro veicoli più pesanti e pericolosi sono scarse. Gli acquirenti di auto americani **apprezzano la sicurezza, ma**

soprattutto per se stessi, non per la società nel suo complesso. E sebbene i regolatori abbiano il compito di proteggere i consumatori, raramente lo fanno a scapito del diritto di scelta, non importa quanto mortali siano le conseguenze. «Potrebbe esserci un certo punto in cui dici: “Sai cosa, i veicoli passeggeri non dovrebbero pesare così tanto”, dice Raul Arbelaez del Centro di ricerca sui veicoli dell'IHS. Ma è, politicamente, molto difficile che questo possa prendere slancio».

Oltretutto, è **probabile che il passaggio all'elettrico aggravi il problema**, perché i veicoli alimentati a batteria tendono ad essere più pesanti dei loro equivalenti a combustione interna. «I produttori seguono le regole — dice Mark Chung del National Safety Council, un'organizzazione no-profit —. Stanno prendendo una decisione commerciale, ed è una decisione razionale. A meno che non siano costretti a pensare diversamente, non lo faranno. Quindi penso che sia qui che i nostri partner del governo federale debbano davvero farsi avanti». Al momento, la politica sembra però ancora ferma in garage.



The Economist

<http://active.econweb.p.aws.economist.com> › ... · [Traduci questa pagina](#) ⋮

Americans' love affair with big cars is killing them

31 ago 2024 — Vehicles in the top 10% of our sample—those weighing at least 5,000lb—experience roughly 26 deaths per 10,000 crashes, on average, including 5. ...