

EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT  
DEPARTEMENT FEDERAL DE JUSTICE ET POLICE  
DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA  
DEPARTAMENT FEDERAL DA GIUSTIA E POLIZIA

Berna, il 05 maggio 1997

Ai Dipartimenti cantonali  
competenti in materia di  
circolazione stradale

---

### **Istruzioni concernenti le esigenze in materia di alettoni posteriori**

---

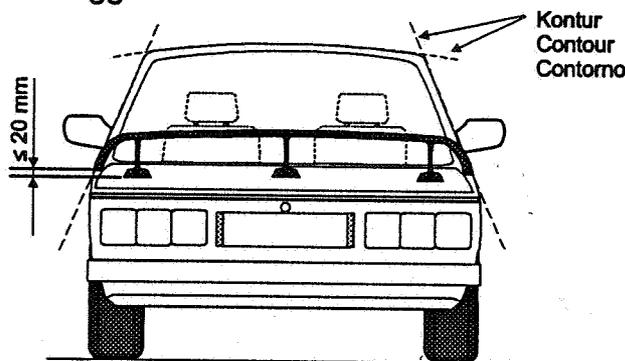
Onorevole Signor Consigliere di Stato,

Giusta l'articolo 67 dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV), i veicoli non possono presentare punte, angoli o sporgenze che, in caso di collisioni, segnatamente con pedoni e conducenti di veicoli a due ruote, costituiscano un ulteriore rischio di ferite. Le parti di veicoli devono essere costruite, fissate o protette in modo che per gli utenti della strada il rischio di ferite sia il minimo possibile. Sono espressamente vietate parti non necessarie e pericolose all'esterno del veicolo.

Con le istruzioni del 29 settembre 1995, il Dipartimento federale di giustizia e polizia (DFGP) ha fissato in dettaglio le esigenze riguardo agli archetti di protezione frontale. Mediante le presenti istruzioni s'intende ora determinare i criteri da rispettare, affinché le succitate esigenze dell'articolo 67 OETV possano ritenersi soddisfatte in materia di alettoni posteriori.

1. Sono ammessi gli alettoni posteriori che dispongano di un'approvazione internazionale risp. siano contenuti in un'approvazione internazionale del veicolo (p. es. giusta le direttive 74/483/CEE o 70/156/CEE). Gli alettoni posteriori che dispongano di un'approvazione nazionale estera risp. siano contenuti in un'approvazione nazionale estera del veicolo (p. es. ABE tedesca), sono parimenti ammessi ove tale approvazione sia stata rilasciata sulla base di prescrizioni equivalenti a quelle svizzere.

2. Altri alettoni posteriori vanno valutati secondo i criteri che seguono:
- 2.1 Non possono pregiudicare il comportamento di marcia del veicolo. Devono essere fissati in modo stabile e sicuro.
- 2.2 Per quel che concerne forma, dimensioni, orientamento e stabilità, devono essere costruiti in modo da non aumentare il pericolo o la gravità del ferimento delle persone che, in caso di collisione, ne siano colpite o sfiorate.
- 2.3 Non possono condizionare in modo inammissibile le qualità o l'efficacia di parti prescritte del veicolo (p. es. l'illuminazione).
- 2.4 Fatto salvo il punto 2.10, gli alettoni posteriori non possono sporgere, lateralmente e in altezza, considerati nel senso longitudinale, dal contorno del veicolo (vedi schizzo). Non può essere superata la larghezza del veicolo in corrispondenza del punto di fissaggio.



- 2.5 Fatto salvo il punto 2.10, le estremità laterali dell'alettone posteriore devono essere comprese nella carrozzeria o ripiegate contro la stessa. Non va contestata una breve distanza dalla carrozzeria, non superiore a 20 mm (vedi schizzo).
- 2.6 Non sono ammesse sporgenze che rendano possibile il rimanere agganciato (p. es. in caso di contatto di striscio con conducenti di veicoli a due ruote).
- 2.7 Fatto salvo il punto 2.10, la distanza dalla carrozzeria in corrispondenza del punto più stretto (distanza carrozzeria-alettone), non può superare 80 mm misurati su tutta la larghezza del veicolo (una sfera di 80 mm non può essere fatta scorrere attraverso).
- 2.8 Tutti gli angoli devono presentare un raggio minimo di 2,5 mm. Per le parti che presentano una durezza massima della superficie di 60 Shore-A (corrispondente approssimativamente alla durezza degli pneumatici pieni) o i punti che

non possono essere toccati da una sfera del diametro minimo di 100 mm, sono ammessi raggi inferiori a 2,5 mm.

- 2.9 Gli alettoni posteriori in materiale sintetico debbono essere costruiti con materiale non suscettibile di scheggiarsi.
- 2.10 Gli alettoni posteriori che in altezza o lateralmente - fino al massimo alla larghezza del veicolo in corrispondenza del punto di fissaggio - sporgono dal contorno del veicolo (punto 2.4), o non sono conformi alle esigenze di forma delle estremità laterali (punto 2.5) o non rispettano le disposizioni sulla distanza carrozzeria-alettone (punto 2.7), sono ammessi ove si comprovi che, sotto l'effetto di una forza di 2'800 N, questi si stacchino dal veicolo. La forza di prova va applicata orizzontalmente di volta in volta, verso l'avanti e verso il dietro, lungo il piano longitudinale mediano del veicolo. Dopo il distacco, l'alettone deve rimanere collegato al veicolo mediante un dispositivo di ritenuta. Le parti che rimangono collegate al veicolo non devono parimenti costituire alcuna minaccia. La valutazione avviene secondo i criteri illustrati sopra.

Tali alettoni posteriori debbono essere provvisti, in modo durevole e chiaramente leggibile, del nome del costruttore o della marca di fabbrica, nonché di un segno d'identificazione. La prova richiesta può essere prodotta, ad esempio, mediante il rapporto d'esame di un servizio specializzato qualificato. Il rapporto deve contenere - oltre ai risultati dell'esame e alla conferma del rispetto dei criteri sopra enunciati - l'identificazione dell'alettone, i tipi di veicoli previsti e le prescrizioni da osservare per il montaggio.

3. Le presenti istruzioni entrano immediatamente in vigore.

Voglia gradire, Signor Consigliere di Stato, i sensi della nostra distinta considerazione.

DIPARTIMENTO FEDERALE  
DI GIUSTIZIA E POLIZIA  
p.o. il Direttore dell'Ufficio federale di  
polizia



Dott. Anton Widmer

Va anche agli Uffici federali, alle associazioni e alle organizzazioni interessati

