



SINTESI - GIUGNO 2025

**(Pericolo) sempre più alto:
la crescita nell'altezza della
parte anteriore delle auto e
perché dobbiamo limitarla.**

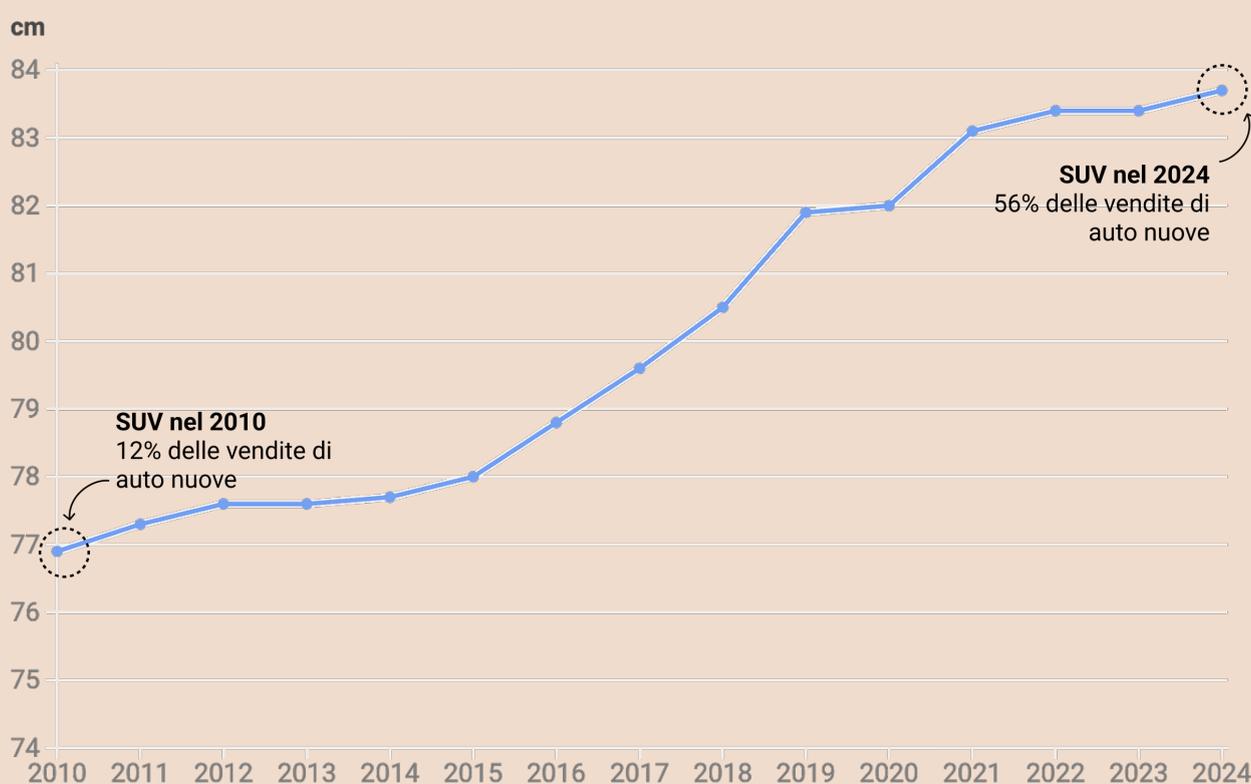
Lo studio invita i legislatori europei a introdurre un limite all'altezza della parte anteriore delle auto entro il 2035, fissandola ad un massimo di 85 cm.

Sintesi

I veicoli con i cofani più alti sono più pericolosi in caso di incidente, eppure la loro altezza continua ad aumentare. Secondo l'analisi condotta da T&E sulle nuove immatricolazioni in UE, Regno Unito e Norvegia, l'altezza media del muso delle nuove auto vendute sta aumentando di mezzo centimetro (0,5 cm) all'anno, raggiungendo gli 83,8 cm nel 2024 rispetto ai 76,9 cm del 2010. Non ci sono né leggi dell'UE né nazionali che limitino questo aumento costante.

Aumento dell'altezza media della parte anteriore delle auto nuove vendute in Europa

Dati relativi all'UE, al Regno Unito e alla Norvegia



Fonti: EEA, Dataforce, GlobalData, Euro NCAP. La media è ponderata in base alle vendite

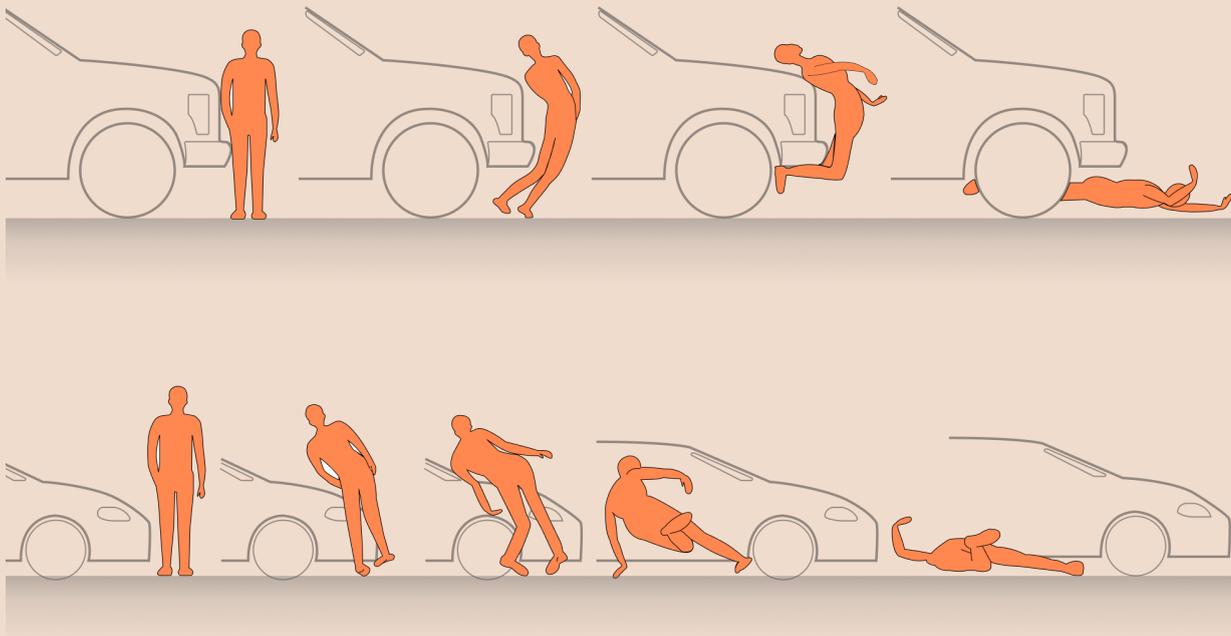


Cofani più alti aumentano la gravità degli incidenti e compromettono la visibilità

In caso di incidente, i SUV e i pick-up con il muso più alto colpiscono solitamente i pedoni adulti sopra il baricentro, spesso impattando per primi sugli organi vitali al centro del corpo, con una maggiore probabilità di scaraventare la vittima in avanti e verso il basso e un rischio maggiore di investirla. Per contro, i veicoli con cofani bassi tendono a colpire le gambe dei pedoni, aumentando la possibilità che questi cadano verso il veicolo o vengano sbalzati via.

I cofani alti inoltre riducono la visibilità degli altri utenti della strada da parte del guidatore e possono pregiudicarla del tutto. Il guidatore di un veicolo dal muso alto potrebbe non vedere dei bambini davanti a lui, per esempio in uscita da un vialetto o da un parcheggio. Agli incroci, una visibilità compromessa aumenta il rischio di incidenti, soprattutto in caso di svolta. Una scarsa visibilità può portare anche a più incidenti mancati, con rischi maggiori e maggior pericolo per tutti gli altri utenti della strada.

Le auto con la parte anteriore più alta spesso spingono i pedoni sotto il veicolo anziché lateralmente



Fonte: Ptak (2019). Un nuovo metodo per valutare la cinematica dei pedoni. Transport, Vol 34 Issue 1. Queste immagini riflettono le collisioni nelle aree urbane dove si registra il 70% dei decessi di pedoni (velocità tipica < 50 km/h)



In base a dati sugli incidenti raccolti in Belgio, un aumento di 10 cm nell'altezza della parte anteriore dell'auto (da 80 cm a 90 cm) aumenta il rischio di morte del 27% per pedoni, ciclisti e altri utenti vulnerabili della strada. E quando SUV e pick-up con il cofano alto si scontrano con auto normali, ciò comporta un rischio maggiore del 20-50% di lesioni gravi per gli occupanti delle auto normali.

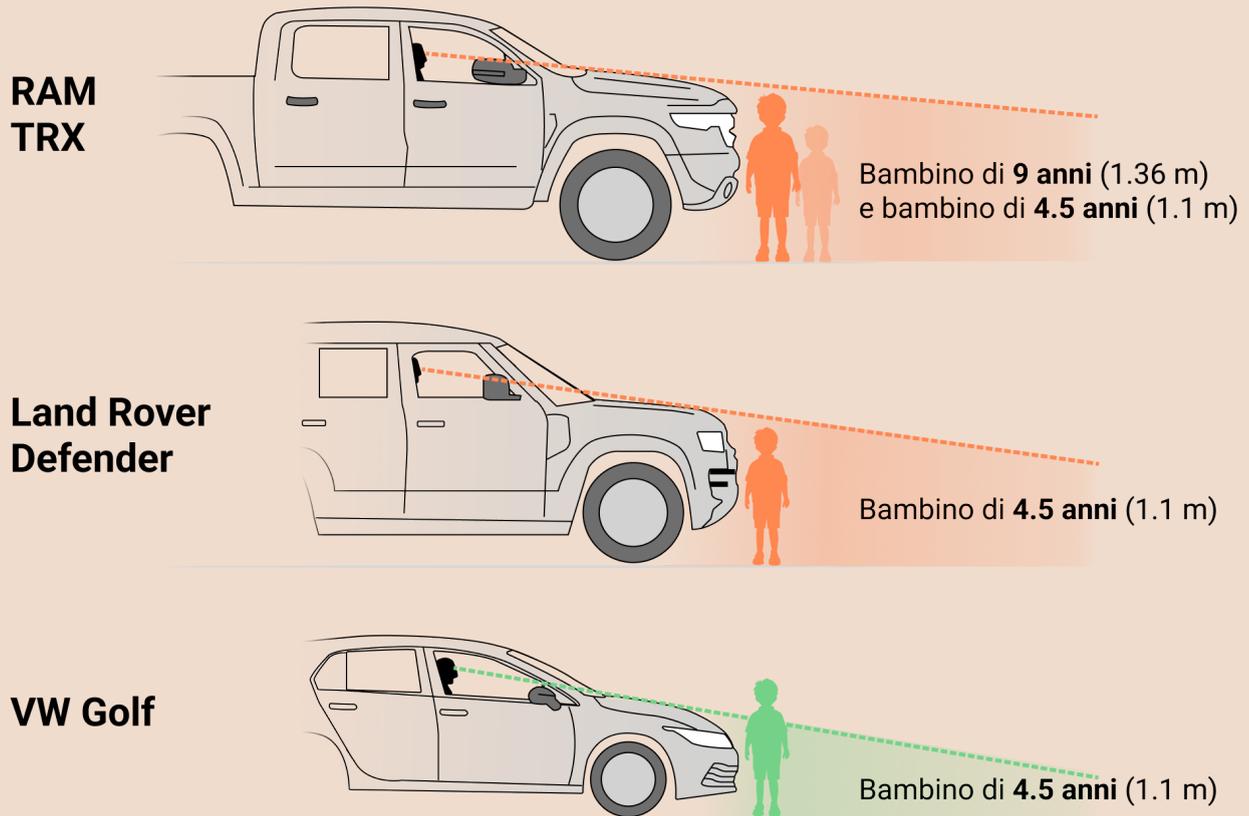
Più alto è il muso, maggiore è l'angolo cieco

Nell'ambito del nostro lavoro sulle città a misura di bambino, T&E ha commissionato dei test per esaminare i rischi a carico dei bambini derivanti dai SUV con il cofano alto. Ciò ha

comportato la valutazione della visibilità di bambini in piedi in posizione centrale davanti ad alcuni dei più comuni veicoli con il muso alto. Al volante di un pick-up RAM TRX, un guidatore di statura media europea non è in grado di vedere bambini fino a nove anni che si trovino in piedi davanti al veicolo. Un guidatore di Land Rover Defender di statura media non è in grado di vedere bambini fino ai quattro anni e mezzo che si trovino nella stessa posizione.

Più è alta la parte anteriore dell'auto, più è grande l'angolo cieco

Un maggior numero di SUV con la parte anteriore alta significherebbe più bambini non visibili ai conducenti



Analisi basata su bambini di statura media, a livello europeo, in piedi al centro della parte anteriore dei veicoli. I conducenti sono di statura media a livello europeo. Valutazione e modellizzazione dei veicoli a cura di Summerskill/Loughborough University SDCA (2025)



Il limite massimo dell'altezza del cofano favorirà l'elettrificazione

Nel 2024, l'altezza media del muso dei nuovi veicoli elettrici a batteria (BEV) era di 2,3 cm inferiore rispetto alla media, evidenziando il fatto che non sono necessari cofani alti per l'elettrificazione dei veicoli. Di fatto, cofani più bassi riducono il consumo energetico, garantendo una maggiore autonomia con minore consumo della batteria. Migliorare la sicurezza stradale e produrre auto meno inquinanti sono due obiettivi che vanno di pari passo.

Limitare l'altezza dei cofani delle auto nuove entro il 2035, con un'altezza consigliata di 85 cm

T&E e la Clean Cities Campaign chiedono ad UE e Regno Unito di limitare l'altezza massima del muso delle auto. Raccomandiamo un'altezza massima di 85 cm per le auto nuove a partire dal 2035, salvo ulteriori studi. Un limite massimo di 85 cm mira a proteggere il 95% delle donne pedoni coinvolte in incidenti (soltanto il 5% delle donne adulte in Europa ha un baricentro inferiore a 86 cm). Essere colpiti al di sotto del baricentro aumenta la probabilità di sopravvivere all'urto.

Esortando la Commissione Europea a pubblicare proposte per limitare e invertire la tendenza all'aumento dell'altezza del cofano entro luglio 2027, data entro la quale la legislazione UE in materia di sicurezza dei veicoli dovrà essere rivista, e chiedendo al Regno Unito di rispettare la stessa scadenza, le organizzazioni raccomandano inoltre di:

- includere l'altezza del cofano nel Certificato di Immatricolazione dei nuovi veicoli venduti entro il 2030,
- aggiungere la larghezza, la lunghezza e l'altezza totale dei veicoli nuovi ai certificati di immatricolazione in tempi più rapidi, in base a una normativa separata (ad es. omologazione del tipo di veicolo),
- adottare un test di visibilità dei bambini per ridurre gli angoli ciechi dei veicoli, da includere in primo luogo nei protocolli Euro NCAP prima di essere inserito nella normativa UE sulla sicurezza dei veicoli.

Riforme nazionali e a livello locale

- Si invitano i governi nazionali e le amministrazioni comunali e metropolitane a rendere più equi i sistemi di tassazione e le tariffe di parcheggio, collegandoli al peso e alle dimensioni dei veicoli.
- In gran parte d'Europa, il peso è il miglior indicatore disponibile, finché i legislatori non renderanno più accessibili i dati sulle dimensioni dei veicoli.

La diffusione dei SUV con frontale rialzato rappresenta una minaccia evidente e crescente alla sicurezza, specialmente per i bambini. Senza alcun vantaggio per la società e con prove crescenti dei danni che causano, è tempo che i legislatori, a tutti i livelli, agiscano. Fissare un limite massimo all'altezza del cofano è una misura semplice ed efficace per proteggere tutti gli utenti della strada e frenare la diffusione di veicoli oversize. Non è né sicuro né credibile lasciare che i cofani diventino sempre più alti. Allo stesso tempo, introdurre gradualmente tale limite in un arco temporale di 8,5 anni (con una proposta a metà del 2027 e l'applicazione a partire dall'inizio del 2035) contribuisce a ridurre al minimo l'impatto negativo sulla produzione industriale e la progettazione dei nuovi veicoli.

Further information

Esther Marchetti

Clean Transport Advocacy Manager

T&E Italy

esther.marchetti@transportenvironment.org

Mob: +39 3335740430

Claudio Magliulo

Head of Italy Campaign

Clean Cities Campaign

claudio.magliulo@cleancitiescampaign.org

Tel: +39 051 0464067