

Paolo Maria Lecchini

***IL BAMBINO  
IN AUTO:***

***COME  
VIAGGIARE  
SICURI***

ANNO 2004





BANCA DI VITERBO,  
non solo Banca....

Fedele alla sua missione di essere al servizio della Comunità e delle sue diverse istanze non solo economiche ma anche di informazione e cultura, la Banca di Viterbo ha aderito subito con entusiasmo alla richiesta del Comune di Viterbo, Assessorato Affari Generali, di sostenere l'impegno editoriale dell'opuscolo compilato dal Dott. Lecchini, affermato specialista in pediatria.

Si sta oggi diffondendo l'idea che noi stessi, attraverso i nostri comportamenti, siamo i principali artefici della nostra salute. Ecco perché diventa fondamentale per tutti essere informati, essere a conoscenza delle problematiche in atto e quindi per quanto possibile, prevedere eventuali incidenti e danni alla nostra persona o agli altri

*Roberto Ragonesi*  
Presidente Consiglio di Amministrazione



A nome dell'Amministrazione Comunale di Viterbo, esprimo un particolare plauso a questa iniziativa del Credito Cooperativo di Viterbo e dell'Associazione Culturale Nimpha, che hanno voluto ulteriormente suggellare il loro stretto rapporto con la comunità cittadina attraverso questo utilissimo strumento.

Una pubblicazione facile da consultare, su di un argomento interessante ed importante quale è quello della sicurezza dei più piccoli in auto.

Ogni mamma ha, radicata nel profondo, la consapevolezza della sicurezza dei propri bambini, dell'importanza di una costante attenzione nei loro confronti, per assicurare loro una crescita serena, protetta da ogni possibile pericolo.

Tuttavia ancora oggi, nonostante la legge parli in proposito delle modalità con cui i bambini vanno trasportati in auto c'è chi preferisce tenere in braccio il proprio piccolo, oppure collocarlo sul sedile anteriore mentre guida magari perché sul seggiolino previsto dalla legge piange o fa i capricci. Sono scelte che purtroppo, in molti casi si concludono in tragedia.

E allora, ricordiamolo a tutti: è importante viaggiare sicuri ma, soprattutto, far viaggiare sicuri i nostri bambini: sono loro il nostro futuro e, se daremo il buon esempio facendo loro apprendere fin da piccoli le giuste regole per guidare in sicurezza, avremo certamente una concreta speranza in più di vedere diminuite le preoccupanti statistiche sulla mortalità dovuta agli incidenti stradali nel nostro Paese.

*Fosca Mauri Tasciotti*

Assessore Affari Generali





L'Associazione NIMPHA, ormai da tre anni perfettamente inserita nel contesto sociale della nostra città e provincia, si è dimostrata sempre attiva sia per le iniziative a carattere ambientale-ecologico, sia per gli incontri culturali che possano promuovere, collaborando con le Autorità competenti, un proficuo scambio di opinioni e progetti utili alla nostra società.

Proseguendo nelle nostre finalità, è con vivo piacere che la nostra Associazione ha voluto essere parte attiva nella elaborazione di questo opuscolo, condividendo, con entusiasmo, l'idea proposta dal Pediatra Dott. Paolo M. Lecchini.

Il Dott. Paolo M. Lecchini nostro socio attivo, ha messo a disposizione la sua professionalità per contribuire al miglioramento della qualità della vita affrontando un argomento molto importante ed attuale qual'è la sicurezza stradale, in particolar modo dandoci precise indicazioni su come guidare sicuri con "Bimbi a bordo", ed indicandoci i comportamenti che ognuno di noi deve tenere per guidare con prudenza e serenità.

*Maria Teresa Batistelli Lecchini*  
*Presidente Ass. Nimpha Viterbo*







## RINGRAZIAMENTI

Questo opuscolo non avrebbe mai visto la sua realizzazione se una fortunata coincidenza di occasioni non si fosse verificata.

Sono quindi felice di ringraziare le istituzioni e le persone che mi hanno incoraggiato e sostenuto in questa “piccola” impresa:

Il Comune di Viterbo nelle persone del Sindaco Giancarlo Gabbianelli e dell'Assessore agli Affari Generali Sig.ra Fosca Mauri Tasciotti che hanno patrocinato questa iniziativa;

La Banca di Viterbo Credito Cooperativo che, con entusiasmo, ha generosamente sponsorizzato l'iniziativa permettendone una larga diffusione tra la popolazione viterbese;

La Dott.ssa Gina Cordella, Dirigente della Sezione Polizia Stradale di Viterbo, per la sua preziosa collaborazione;

L'Automobile Club di Viterbo nelle persone del Presidente Dott. Sandro Zucchi e del Direttore Dott. Sandro Simonetti;

L'Associazione Provinciale Nimpha e la sua Presidente Dott.ssa Maria Teresa Batistelli Lecchini che, con entusiasmo, ha dato il suo patrocinio, sostenendo e dandomi utili consigli nella stesura dell'opuscolo.

L'Assistente della Polizia Stradale di Viterbo Gianluca Di Prospero che, con le sue vignette, ha rappresentato alcuni deplorabili comportamenti, purtroppo ancora troppo frequenti sulle nostre strade, con l'augurio che possano al più presto scomparire.

*Dott. Paolo Maria Lecchini*



## INTRODUZIONE

Ogni anno, nel mondo, circa un milione di persone muoiono per incidenti stradali.

Nell'ambito degli Stati facenti parte della Comunità Europea, sul finire degli anni '80 si registravano, annualmente, non meno di 58.000 morti per incidenti stradali, cui bisogna aggiungere la coorte degli invalidi e feriti con un coinvolgimento totale di almeno 600-650.000 persone.

In Italia, secondo statistiche sanitarie, si registrano ogni anno, in seguito ad incidenti stradali più di 8.000 morti. Si precisa che le statistiche sanitarie riportano, per ogni anno, un numero significativamente superiore a quello riportato dalle statistiche ufficiali (nel 1990, ad esempio a fronte delle 6.410 morti riportate dalle statistiche ufficiali, le statistiche sanitarie ne riportavano ben 8.794), ciò è dovuto al differente criterio con cui vengono rilevati i dati<sup>(1)</sup>.

Si stima che per ogni morto ci siano 2-3 invalidi permanenti gravi, 15-20 ricoveri ed almeno 70/80 prestazioni al Pronto Soccorso, non seguite da ricovero. Per l'anno considerato, il 1990, sono circa 20.000 invalidi gravi, 170.000 ricoverati e 600.000 prestazioni al P.S. non seguite da ricovero.

Questi dati pressoché stabili nel tempo, hanno incominciato a presentare, in Italia, una significativa riduzione a decorrere dal secondo semestre del 2003 (circa il 20%), grazie alle nuove misure di sicurezza e sorveglianza messe in opera con il nuovo Codice della Strada.

Nella provincia di Viterbo nel periodo 1969-1997 si sono avuti 522 morti per incidenti stradali, e nel periodo 1995-1997 il tasso di mortalità, sempre per incidenti stradali, è stato del 14,1 per 100.000 abitanti; nel quinquennio 1998- 2002 i morti sono stati in totale 218.

Nell'ambito dei minori coinvolti in incidenti stradali, in Italia, i dati sono abbastanza frammentari ed incompleti. Tra il 1969 ed il 1994

1- In Italia le "Statistiche Ufficiali" sugli incidenti stradali prendono in considerazione la morte sopraggiunta entro 7 giorni dall'incidente, mentre le "Statistiche Sanitarie" indicano la causa di morte "per incidente stradale" indipendentemente da quando questo si sia verificato, quindi anche oltre i 7 giorni; questa diversa valutazione comporta, nelle "Statistiche Sanitarie" un aumento dei decessi per incidente stradale del 35% rispetto alle "Statistiche Ufficiali".

sono morti, per incidenti stradali, 17.661 bambini (media annua di 706 decessi). In questa casistica sono compresi i morti in incidenti stradali in ogni modo questo si sia presentato: bambini trasportati in auto, investiti come pedoni, in bicicletta ecc.

Dal 1994 ad oggi sono deceduti, come passeggeri trasportati, poco più di 100 bambini ogni anno.

Nella provincia di Viterbo nel quinquennio 1998-2002 i decessi per incidente stradale sono stati in totale 25; di cui 4 come conducenti di ciclomotori, 3 come pedoni coinvolti e 18 come passeggeri. La coorte dei feriti, sempre nel quinquennio 1998-2002 raggiunge le 850 unità.

Considerando, accanto agli aspetti umani, gli elevati costi sociali che questo fenomeno comporta nella sua globalità, (valutabili per ogni anno in almeno € 21.000.000.000 per l'Italia), ci si rende conto che devono essere presi validi provvedimenti per limitare e diminuire nel tempo tale triste situazione.

Per tali motivi con la legge n. 144 del 17 luglio 1999, è stato istituito il "*Piano nazionale della sicurezza stradale*" che, nel suo obiettivo di riferimento, recepisce le indicazioni del secondo programma per la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione Europea prefiggendosi una riduzione del 40% del numero dei morti e dei feriti entro il 2010.

Il conseguimento di questi obiettivi consentirebbe di recuperare il pesante ritardo che il nostro Paese ha accumulato, negli anni '90, rispetto all'evoluzione della media europea. A causa di tali ritardi l'Italia registra circa 2.800 morti "in più" rispetto ai Paesi europei più attenti ai problemi della sicurezza stradale.

Il suddetto programma propone strategie ed interventi differenziati che si articolano secondo strategie coordinate fra di loro comportando:

- La raccolta di "Dati di base" omogenei e ben definiti circa statistiche correnti, raccolta dei dati, sorveglianza ecc.
- Studio dei "Fattori di rischio" a carico del mezzo di trasporto, della strada, della segnaletica ecc.
- Interventi sulla "Prevenzione" nelle varie fasi dello svolgimento dell'incidente, di minimizzare con opportuni

interventi i possibili danni durante il suo svolgimento, minimizzare i danni provocati dall'incidente avvenuto fino alla guarigione clinica ed alla riabilitazione

- "Valutazione" sistemica dell'efficacia dei sistemi adottati e dell'efficienza delle strategie di prevenzione sperimentate.

Alla base di questo progetto c'è naturalmente l'esigenza di informare correttamente i cittadini sulle problematiche in atto, ed in particolare incrementare l'educazione stradale sui vari aspetti della sicurezza stradale.

Ed è nell'ottica, di un'adeguata informazione, che ho cercato di compilare questo breve opuscolo sulle norme in atto e assicurare ai nostri figli la migliore protezione possibile viaggiando in auto.

L'augurio è che, con i nostri comportamenti, oltre a prevenire al massimo le conseguenze di un eventuale incidente, si possa educare i nostri figli ad una nuova cultura sull'uso dei mezzi di locomozione e dell'educazione stradale, e che un domani essi possano essere, guidando un motorino o una macchina, degli accorti e consapevoli piloti, rispettosi della propria ed altrui incolumità.



## IL BAMBINO IN AUTO: COME VIAGGIARE SICURI

### *Cosa prescrive la legge per il trasporto dei bambini in auto?*

In auto, secondo il “Codice della strada” tutti i bambini

- di età < a 12 anni o
- di statura < a cm 150

devono essere trattenuti al sedile mediante un adeguato sistema di bloccaggio e di sicurezza (tramite appositi seggiolini).

**N.B.:** possono essere esentati da tale procedura i bambini di età < a 3 anni che, salendo su di un’auto sprovvista di apposito seggiolino, *devono sedersi sui sedili posteriori dell’auto ed essere accompagnati da un passeggero d’età superiore a 16 anni.*

### **Attenzione!**

Non può essere usato un seggiolino qualsiasi, ma deve essere utilizzato un sistema di contenimento che risponda a determinati requisiti di qualità e di specificità per l’uso cui è destinato, secondo quanto disposto dall’art. 172 del C.d.S.

*I seggiolini che non rispondono a tali caratteristiche, in caso di controllo saranno requisiti, e s’incorre in gravi sanzioni.*

### *Su quali tipi di veicoli è obbligatoria questa procedura?*

Sugli autoveicoli della categoria M1 che comprendono:

- Autovetture
- Autoveicoli ad uso promiscuo fino ad otto posti
- Autocaravan
- Veicoli fuoristrada

## Quanti tipi di seggiolini esistono?

Il C.d.S. all'art. 172, che disciplina la materia in merito, prevede vari tipi di seggiolini, suddivisi in categorie secondo IL PESO E L'ETÀ del bambino trasportato, ed omologati sia secondo la vecchia **NORMATIVA EUROPEA R44**, sia secondo le più recenti normative contraddistinte con le sigle **R44-02** e **R44-03**.

**N.B.:** sulle etichette che contraddistinguono i vari tipi di seggiolini in genere è indicato sia il peso, sia l'età. Dei due valori prevale ed è decisivo il peso.

**Non togliere MAI l'etichetta che contrassegna il seggiolino, è il suo "Certificato di garanzia", e, in sua assenza, si incorre in gravi sanzioni.**

### Seggiolini previsti nella normativa R44-03:

#### **Gruppo 0**

*Fino a Kg. 10 (o età < 9 mesi)*

Questi seggiolini, se posti sui sedili anteriori dell'auto, sono destinati ad essere installati in senso inverso rispetto a quello di marcia solo se il peso del bambino è inferiore a Kg. 6 (alcuni seggiolini sono abilitati fino a 9 kg. da verificare sull'apposito libretto di istruzioni), altrimenti vanno posti nel senso di marcia.

*La posizione contromarcia, nei bambini di peso < a Kg. 6, offre un miglior sostegno alla testa ed alla nuca.*

Se posizionati sui sedili posteriori solo in senso di marcia

#### **Attenzione!**

Ricordarsi che questi seggiolini possono essere collocati sul sedile anteriore, in senso antimarcia, soltanto se non c'è l'air bag o, se presente, sia stato opportunamente disattivato!

*L'inosservanza di tali norme può mettere a repentaglio la vita del bambino stesso.*





## **Gruppo 0+** *Fino a Kg. 13*

Questi seggiolini hanno le stesse caratteristiche di quelli del gruppo “0”, sono quindi destinati ad essere installati in senso inverso rispetto a quello di marcia, se posizionati sui sedili anteriori dell’auto, solo se il peso del bambino è inferiore a Kg. 6 (alcuni seggiolini sono abilitati fino a 9 kg. da verificare sull’apposito libretto di istruzioni), altrimenti vanno posti nel senso di marcia.

Se posizionati sui sedili posteriori vanno messi nel senso di marcia.

### **Attenzione!**

Ricordarsi che questi seggiolini, come quelli del Gruppo “0”, possono essere collocati sul sedile anteriore, in senso antimarcia, soltanto se non c’è l’air bag o, se presente, sia stato opportunamente disattivato!

*L’inosservanza di tali norme può mettere a repentaglio la vita del bambino.*

## **Gruppo 1**

*Da 4 fino a 18 Kg. (o età < 4 anni)*

Si possono installare sia sui sedili anteriori, sia su quelli posteriori dell’auto. Vanno posizionati nel senso di marcia e fissati con la cintura di sicurezza in normale dotazione; possono avere, con la cintura 2 o 3 punti di aggancio, da preferirsi quelli con tre punti. Se possibile è meglio installare il seggiolino nella parte centrale del sedile posteriore, questo per una maggiore protezione in caso di scontri laterali, ciò è però possibile solo con i seggiolini a due punti di ancoraggio. In genere, questi modelli hanno una scelta di posizione dello schienale (più o meno inclinato) per offrire una maggiore protezione.

## **Gruppo 2**

*Da 15 fino a 25 Kg (o età da 3 a 6 anni)*

Si possono posizionare sia sui sedili anteriori sia su quelli posteriori nel senso di marcia dell’auto.

Consistono in cuscini sagomati, con braccioli, che aumentano, da seduto, la statura del bambino permettendo un corretto ancoraggio al sedile dell'auto, e protezione adeguata con la cintura di sicurezza di normale dotazione. E' previsto anche un dispositivo d'aggancio nel punto in cui la cintura incrocia la spalla.

Alcuni hanno anche uno schienale amovibile con sostegno sagomato per il sostegno laterale della testa. Da preferire.

### **Gruppo 3**

*Da 22 fino a 36 Kg. (o età da 6 a 12 anni)*

Si possono posizionare sia sui sedili anteriori sia su quelli posteriori nel senso di marcia dell'auto.

Consistono in cuscini, senza braccioli, da utilizzare sui sedili per aumentare, da seduto, la statura del bambino affinché possa fare uso delle normali cinture di sicurezza. Come i precedenti del gruppo 2, alcuni hanno anche uno schienale amovibile per sostenere lateralmente la testa. Da preferire.

*Numerosi produttori offrono modelli omologati per più gruppi di età e peso:*

### **Gruppi 0/1 & 0+/1**

Questi seggiolini vanno utilizzati, sul sedile anteriore, in senso inverso a quello di marcia, solo se il peso del bambino è < a Kg 6 (alcuni seggiolini sono abilitati fino a 9 kg. da verificare sull'apposito libretto di istruzioni).

Se un bambino è di peso superiore a 6-9 kg. va posizionato sui sedili anteriori o posteriori in senso di marcia.

Sono abilitati fino al peso di Kg. 18.

*Seguire scrupolosamente le istruzioni per il loro fissaggio, perché variano secondo il loro utilizzo: se sistemati secondo o contro il senso di marcia.*

### **Gruppo 1/2/3 & Gruppo 2/3**

*Rispettivamente il 1/2/3 da Kg. 9 a 36 (9 mesi – 12 anni)  
e il 2/3 da Kg. 15 a 36 (da 3 a 12 anni)*

Sono modelli modulari, composti cioè da più elementi (cuscino sagomato, schienale, placche complementari) che s'incastano e/o si regolano via via che il bambino cresce.

Possono essere posizionati sia sui sedili anteriori, sia su quelli posteriori nel senso di marcia dell'auto.

### **Vecchie omologazioni ancora consentite.**

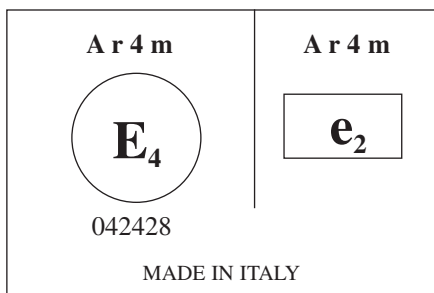
È ancora consentita l'utilizzazione dei seggiolini omologati secondo le normative contraddistinte con le sigle R44 e R44-02 comprendenti vari tipi di seggiolini che, rispetto alle più recenti normative, si differenziano soltanto per una diversa distribuzione del peso del bambino trasportato tra le varie classi.

Si segnala che questi modelli non possono essere venduti, come nuovi, nei negozi; ma si possono trovare solo nei mercatini dell'usato.

## Lettura delle etichette di identificazione

Di seguito l'esempio delle etichette di omologazione ed identificazione riferite alle cinture di sicurezza in normale dotazione nelle nostre auto, ed al cartellino di omologazione dei sistemi di ritenuta.

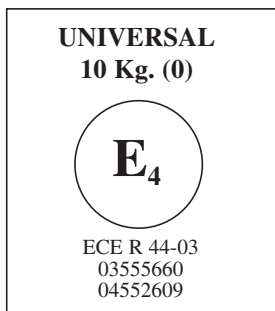
### Esempio di etichetta di omologazione delle cinture di sicurezza



#### LEGENDA

**E**= omologata secondo la disposizione del regolamento ECE-ONU n. 16  
**2**= paese (in codice) in cui è stata rilasciata l'omologazione  
**A**= tipo di cintura (A 0 3 punti di ancoraggio)  
**R**= con dispositivo arrotolatore  
**4**= munita di blocco d'emergenza automatico  
**m**= dispositivo a doppia sensibilità  
**042428**= numero di omologazione ECE/ONU  
**e**= omologazione specifica per quel tipo di veicolo secondo le norme direttive CEE (77/541, 81/576, 82/319 ecc.)  
**2428**= numero di omologazione UE.

### Esempio di omologazione dei sistemi di ritenuta (Seggiolini)



#### LEGENDA

**UNIVERSAL**= modello universale adattabile su qualunque vettura  
**E 0** omologata secondo le disposizioni del regolamento E-CE/ONU  
**4**= paese in cui è stata rilasciata l'omologazione (in codice 4 = Olanda)  
**9 Kg**= adatto fino a bambini di 9 Kg di peso  
**(0)**= classe: indica per quale fascia di età e di peso è adatto il seggiolino  
**ECE 44-03**= regolamento ECE/ONU n. 44 secondo le cui direttive è stato omologato il seggiolino  
**0355660**= numero di omologazione ECE/ONU  
**0452609**= numero di serie progressivo

## Dove si ancorano i seggiolini?

Nella seguente tabella vengono illustrate le varie posizioni in cui si posizionano i seggiolini, e gli adattatori, secondo l'età del bambino, sia sul sedile anteriore, che su quello posteriore dell'auto.

Età del bambino	Sedili anteriori	Sedili posteriori
<b>Fino a 3 anni</b>	solo sul seggiolino omologato. In senso antimarcia se il peso è inferiore a <6 (9) kg., senza air bag lato passeggero o se presente sia possibile disinserrarlo!	Nel senso di marcia su seggiolino omologato o, in sua assenza, accompagnato da persona di almeno 16 anni.
<b>Da 3 a 12 anni e statura &gt; cm. 150</b>	Nel senso di marcia su seggiolino omologato, oppure cintura di sicurezza con adattatore per bambini.	Come sedile anteriore.
<b>Oltre i 12 anni o statura &gt; cm. 150</b>	Cinture di sicurezza.	Come sedile anteriore.

*Per motivi di sicurezza si consiglia trasportare preferibilmente i bambini, quando è possibile, sui sedili posteriori dell'auto e sempre adeguatamente sistemati nei loro specifici sistemi di ritenzione.*

### Istruzioni per l'installazione e l'ancoraggio

- Seguire scrupolosamente le istruzioni d'uso fornite dal costruttore ...e conservarle per la loro consultazione.

- Il buon ancoraggio è fondamentale per la sicurezza del bambino trasportato, per essere efficace deve essere intuitivo e di facile esecuzione!

- Alcuni seggiolini sono dotati di due punti d'ancoraggio, altri di tre (quest'ultimi da preferirsi perché offrono una maggior sicurezza).

### **Sistema d'ancoraggio ISOFIX.**

Sempre più case automobilistiche offrono vari modelli di seggiolini, opportunamente omologati, specifici per i propri modelli. Possono avere due, o recentemente anche tre punti d'ancoraggio solidali con il telaio dell'auto stessa. Se da un lato ciò offre un ulteriore margine di sicurezza, va tenuto presente che questa loro rigida specificità li rende non intercambiabili con auto d'altre marche. Questa scelta delle case produttrici, se lodevole dal punto di vista della sicurezza, va un po' controcorrente poiché è impossibile ipotizzare, per lo stesso bambino, l'acquisto dello stesso tipo di seggiolino per ogni tipo di macchina su cui può viaggiare. Oggi il parco macchine a disposizione di ogni bambino è molto vasto: le auto dei genitori, dei nonni e ...se ci sono più figli ...

### **Questi seggiolini sono sicuri?**

Recentemente è stata effettuata una indagine da una delle più diffuse associazioni a difesa del consumatore (*Altroconsumo – giugno 2003*). Testando 16 tra i più diffusi modelli di seggiolini, ne ha codificato l'efficacia elaborando ed esaminando vari parametri valutandoli con un punteggio da 1 a 5\*.

I parametri esaminati comprendono:

#### *Praticità*

- Peso
- Istruzioni
- Modo e facilità di installazione
- Validità delle chiusure
- Rischio di errori
- Comodità della seduta



- Facilità della pulitura
- Qualità dei materiali e fabbricazione

### *Sicurezza*

Valutata secondo le normative previste per il “Crash-test Euro-NCAP” (più rigide ed innovative rispetto alle precedenti procedure adottate in analoghi test). In pratica sono le stesse procedure previste normalmente per le automobili, ed è stato inserito anche un test di scontro laterale, causa d’incidente, quest’ultima, molto frequente.

### *Quali le conclusioni?*

- Nessun seggiolino ha ottenuto 5 stelle
- 1 seggiolino ha ottenuto 4 stelle
- 1 seggiolino ha ottenuto 1 stella
- tutti gli altri hanno ottenuto 3 stelle
- il meno efficace è in ogni modo da preferire al suo non uso!
- Nello scontro frontale. I risultati sono significativamente migliori per i seggiolini del gruppo 0+, installati nel senso di marcia. Nelle altre categorie i risultati non sono sempre soddisfacenti.

Scontro laterale. I migliori risultati li hanno ottenuti i gruppi 0/1 e 0+/1, gli altri non hanno pienamente soddisfatto le aspettative.

I nuovi test di efficacia secondo queste rigide normative “Euro-NCAP”, evidenziano che devono essere effettuati nuovi perfezionamenti nella struttura e nella conformazione dei seggiolini, specialmente per quelli che prevedono il trasporto dei bambini più grandi.

Poiché le norme di costruzione obbligano i vari costruttori allo scrupoloso rispetto di particolari regole, che sono certificate dal marchio CE, si sconsiglia l’acquisto di seggiolini che non riportino il marchio di qualità che, altrimenti, verrebbero confiscati in caso di controllo.

## **Studio dell’Insurance Institut For Highway Safety**

Coordinato da Elisa Braver, è stato analizzato un campione di oltre 26.000 bambini di età < a 13 anni deceduti negli Stati Uniti per incidenti stradali dal 1955 al 1988.

Uno studio così esteso ha fornito un quadro attendibile dei rischi relativi al trasporto dei bambini in auto considerando non solo l'uso dei dispositivi di sicurezza, ma anche la posizione all'interno dell'auto.

In base a tale ricerca si è potuto stimare che:

- A prescindere dall'utilizzo dei dispositivi di sicurezza, viaggiare sui sedili anteriori, piuttosto che su quelli posteriori, comporta un rischio maggiore di 1.4.

- I bambini che fanno uso degli appositi seggiolini hanno una diminuzione del rischio di riportare lesioni mortali pari all'80% rispetto al rischio cui vanno incontro coloro che di tali dispositivi non fanno uso.

### Quanto costano i seggiolini?

Secondo quanto riportato in varie riviste, i costi variano da € 60 (e meno per i modelli più semplici) a 229 €. Per lo stesso modello si segnalano notevoli variazioni di prezzo tra un negozio e l'altro, e non c'è assolutamente rapporto tra qualità e prezzo ... anzi!

Nelle riviste specializzate del settore sono riportate, oltre al prezzo, le caratteristiche tecniche e di efficacia protettiva dei vari modelli, che sono continuamente aggiornati con particolari tecnici e costruttivi per migliorarne l'efficacia protettiva.

### ALCUNE NOTE IMPORTANTI

- Non portare MAI in viaggio i bambini tenendoli in braccio! In tale situazione, specie se seduti sul sedile anteriore (con o senza le cinture inserite), anche una brusca frenata può proiettare e schiacciare il bambino contro le strutture dell'auto! Se poi si apre l'air bag, la sua apertura può provocare danni mortali.

- Ricordarsi che solo i bambini d'età > 12 anni, o di statura > 150 cm., possono usare le normali cinture di sicurezza in dotazione sulle nostre vetture senza far uso dei prescritti sistemi di ritenuta.

- Si ricorda che l'uso delle cinture di sicurezza è **obbligatorio** anche sui sedili posteriori, e ... *anche per gli adulti!*





- Si informa che chi si siede sui sedili anteriori si vede aumentare del 400% il rischio di morte, in caso di incidente frontale, se i passeggeri dei sedili posteriori non allacciano le cinture di sicurezza!

- Comprando un seggiolino, verificarne la facilità di montaggio e smontaggio, la chiarezza delle istruzioni d'uso e se si adatta al tipo di sedile della nostra auto.

- I seggiolini con fissaggio ISOFIX, fino a poco tempo fa in vendita solo presso le varie case automobilistiche, incominciano ad essere reperibili anche in alcuni negozi selezionati; si ricorda che si adattano esclusivamente ai modelli previsti.

- Alla partenza verificare che le cinture siano sempre ben montate e ben serrate; solo così possiamo offrire il massimo della protezione

- Molte auto sono dotate anche d'air bag laterale: la loro eventuale apertura non è pericolosa, evitare in ogni caso che il bambino appoggi la testa sul punto da dove può uscire l'air bag.

- Molti seggiolini, regolarmente omologati, sono multiuso, nel senso che con essi possiamo trasportare comodamente il bambino fuori della macchina e fissarli, con facilità, alla carrozzina o al passeggino; sono comodi e pratici ed offrono le stesse caratteristiche di sicurezza.

*- Attenzione: non usare la culla della carrozzina per il trasporto in auto del bambino! Non è abilitata, costruita e certificata per questa funzione.*

- Acquistando un'auto nuova, si sappia che le prove "Crash test EuroNCAP" stanno prendendo in considerazione anche la protezione offerta dai vari seggiolini all'origine da parte delle varie case costruttrici. Sulle riviste specializzate del settore, ne sono riportati i risultati.

### **Si ricorda infine**

- Se il bambino non è adeguatamente assicurato al seggiolino, o in sua mancanza, viaggia in modo inadeguato, la multa parte da € 33,66 e ... si perdono 5 punti sulla patente; inoltre, in caso di recidiva della stessa infrazione nel biennio successivo, viene sospesa la patente!

- Responsabile del trasporto del bambino in auto è colui che è alla guida (è tenuto anche alla sorveglianza del bambino) e, in caso di

incidente, è lui che dovrà renderne conto per la responsabilità sia in sede legale, che assicurativa.

## CONCLUSIONI

Il rischio di morte, per un bambino trasportato in auto, è stimato al 3% tra tutte le lesioni della traumatologia stradale, ed è considerata la prima causa preventivabile di morte di un bambino.

In Europa muoiono ogni anno non meno di 1.400 bambini trasportati in auto (uno ogni 6 ore!). Se consideriamo tutti i bambini deceduti in conseguenza di un incidente stradale (bambini trasportati in auto, in bicicletta, in moto, pedoni ecc.), si raggiungono cifre ben superiori e ci dobbiamo rendere conto che la “morte per incidenti stradali” è al primo posto tra le cause di decesso nella fascia di età 1 - 14 anni (e oltre). Nei bambini sopravvissuti inoltre, l'incidente stradale è tra le principali cause di danno cerebrale e/o midollare con conseguenze molto spesso invalidanti gravissime e permanenti.

Negli incidenti stradali, nel bambino, i traumi a carico della testa e del collo costituiscono il 34% dei casi, seguono quelli a carico dell'addome con il 18%, della colonna vertebrale dorsale con il 12%, infine torace, arti inferiori e altre lesioni al 6% circa ciascuna.

Un'ultima considerazione: in un impatto frontale a 50 km/h, un bambino di 10 kg. non adeguatamente protetto nel suo seggiolino, continua a viaggiare alla stessa velocità, così la sua massa si trasforma in un peso di ben 400 kg ... e non esistono braccia in grado di trattenere un peso così elevato! In base a tale spinta se è seduto sui sedili anteriori, sbattendo contro il parabrezza, riesce a sfondarlo fuoriuscendo dall'abitacolo; se seduto sui sedili posteriori sbatte violentemente contro le strutture dell'auto con conseguenze facilmente immaginabili! Se poi è seduto sul sedile anteriore in braccio alla propria madre che non fa uso della cintura di sicurezza, supponendo il peso della madre di 65 kg. sempre a 50 km/h, tale peso sviluppa una spinta e compressione di 2.000 kg. e può accadere che sia il figlio, tenuto in braccio, a fare da air bag alla madre, salvandole la vita!

Analogamente oggetti vari non opportunamente ancorati e fissati



nell'auto, come ombrelli, lattine di bibite, radioline ecc. si possono trasformare, in caso di brusca decelerazione, in micidiali proiettili.

Da questi dati e considerazioni non può che derivare un duplice appello.

Il primo rivolto alle Autorità competenti, affinché siano messi in atto tutti quei miglioramenti per la gestione delle strade, della segnaletica, e di tutte quelle informazioni che possano coinvolgere la popolazione in una consapevole e migliorata “educazione stradale” (come previsto nel “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”).

Il secondo è rivolto ai genitori affinché viaggino con prudenza, mettendo in atto tutte quelle misure che la legge prescrive con la consapevolezza che solo così facendo si può salvaguardare la nostra ed altrui incolumità.

*A tutti buon viaggio!*

*Dott. Paolo M. Lecchini*



## BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

**Biban P. - A. Urbino**, *“Il bambino e i traumi della strada: valutazione rapida e manovre di stabilizzazione”*, in **Società Italiana di Pediatria**, *Quaderni di Pediatria. 59° Congresso Nazionale della Società Italiana di Pediatria (Roma 27 settembre - 1 ottobre 2003 Hotel Cavalieri Hilton)*, Pacini editore Medicina.

**Braver E.R. - Whitfield R - Ferguson S.A.**, *“Risk of dead among child passengers in front and rear seating positions”*, SAE Technical Paper N° 973298 Warrenade, P.A.: Society of Automotive Engineers.

**Costanzo A.**, *“Il bambino e i traumatismi della strada: dinamica e mezzi di sicurezza, primo soccorso in strada. Bambini in auto”*, in **Società Italiana di Pediatria**, *Quaderni di Pediatria. 59° Congresso Nazionale della Società Italiana di Pediatria (Roma 27 settembre - 1 ottobre 2003 Hotel Cavalieri Hilton)*, Pacini editore Medicina.

**De Feo Nicola - Marchesiello Massimo**, *“Codice della strada: illeciti amministrativi, procedure sanzionatorie e mezzi d'impugnazione”*, ed. Maggioli.

**Taggi F. - G. Di Cristofaro Longo**, *“I dati socio sanitari della sicurezza stradale”*, (Progetto Datisa) ed. Registri Velox Contabilità s.n.c., Ostia Antica (Roma) 2001.

## Annotazioni

## Annotazioni

Stampa:  
Tipografia. Grazini & Mecarini snc  
Via dei Sindacati, 13 - Tel. 0761.360050  
01100 VITERBO

