



FONDAZIONE  
CASSA DI RISPARMIO DI CARPI



Unione  
delle  
**Terre  
d'argine**

**Polizia Municipale**

# Bimbi a Bordo

Minimanuale di educazione e  
sicurezza stradale sul trasporto  
dei bambini



**Perché parlare del trasporto  
in sicurezza dei bambini?**

pg. 4

**Guardiamo i numeri**

pg. 4

**Chi è il bambino?**

pg. 6

**Cosa succede durante un incidente?**

pg. 8

**Cosa si può fare per limitare i danni  
in caso di incidente?**

pg. 9

**Ad ogni bambino il suo seggiolino**

pg. 10

**Che cosa succede se non si usano  
i sistemi di ritenuta o se si usano male?**

pg. 12

**La cintura di sicurezza**

pg. 13

**Correggere le abitudini sbagliate**

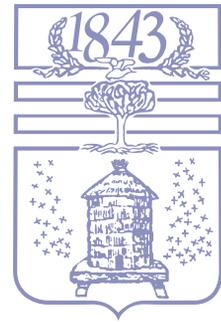
pg. 14

**Che cosa dice la legge**

pg. 15

**Allegato indagine ACI  
su 53 seggiolini per auto**

pg. 19



Fondazione Cassa di Risparmio di Carpi, in collaborazione con Polizia Municipale Unione Terre d'argine, dà il proprio contributo al tema di sicurezza stradale e promuove un'ampia **campagna su quella che è una corretta e quindi sicura, circolazione**: pratici manuali con informazioni e consigli; appuntamenti informativi; incontri ed eventi di sensibilizzazione. Strumenti e momenti sia interesse generale che specificamente rivolti ad anziani, immigrati, disabili, neogenitori, bambini e ragazzi.

L'iniziativa s'inserisce tra le attività di responsabilità sociale che la Fondazione realizza sul territorio e alle quali ha destinato, negli ultimi anni, risorse per: **oltre 10 milioni di euro**.

Attraverso un patrimonio di **330 milioni di euro** e una piena autonomia statutaria e gestionale, la Fondazione svolge un ruolo di primo piano nello sviluppo locale. **Le risorse generate** dalla gestione del suo patrimonio **sono utilizzate per realizzare grandi progetti a favore del territorio** e sostenere iniziative più contenute che, nel loro insieme, ne concorrono alla ricchezza sociale e culturale.

Nello svolgere questa missione, la Fondazione porta sul territorio strumenti terapeutici innovativi, interviene nei progetti di ricerca, contribuisce al sostegno delle strutture scolastiche del distretto carpigiano e finanzia l'università, è presente nei piani di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio artistico e culturale e nelle iniziative di sviluppo locale, sostiene il potenziamento delle strutture sanitarie di quelle di accoglienza agli anziani dei comuni di Carpi, Novi e Soliera, promuove interventi contro il disagio sociale e le attività di tutela ambientale. Con questa nuova iniziativa, la Fondazione interviene inoltre per rendere più sicura la circolazione sulle strade.

### **Maggiori interventi 2007-2008**

**riqualificazione asse Fanti-Cabassi** (3 milioni euro)

**acceleratore lineare per terapia oncologica** (2,5 milioni euro)

**casa del volontariato** (1,6 milioni euro)

**ricerca scientifica Università di Modena e Reggio Emilia** (1,5 milioni euro)

**Istituto scolastico Figlie della Divina Provvidenza** (900 mila euro)

### PERCHÉ PARLARE DEL TRASPORTO IN SICUREZZA DEI BAMBINI?

#### **Perché diventa ogni giorno più importante**

Gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di morte in Europa per i ragazzi fra i 5 e i 13 anni: ogni anno perdono la vita sulle strade 12.000 minorenni, 5.000 dei quali bambini.

Nei confronti dei figli, abitualmente, si è iperprotettivi, ci si preoccupa di difenderli dal freddo e dal sole eccessivo. Troppo spesso però, non si proteggono con la stessa premura quando si portano in viaggio, rischiando di mettere a repentaglio la loro salute.

Più della metà dei bambini ricoverati al pronto soccorso è vittima d'incidenti stradali, di questi, il 40% avviene su tragitti inferiori a 5 Km.

### GUARDIAMO I NUMERI

Dal rapporto ISTAT sugli incidenti stradali relativo all'anno 2007, scopriamo che il 20% dei morti e il 23% dei feriti è rappresentato dai passeggeri trasportati. I pedoni, che sono un'utenza debole della strada, rappresentano il 6% dei feriti e ben il 13% dei decessi.

I pedoni, quindi, costituiscono la categoria più a rischio, seguono i passeggeri trasportati in auto e i conducenti dei mezzi.

Se si concentra l'attenzione sui dati relativi ai bambini trasportati, scopriamo che la fascia 0-13 anni rappresenta, da sola, il 4% dei decessi e il 10% dei feriti a seguito d'incidenti stradali.

**DATI NAZIONALI**
**Minori di 14 anni morti e feriti per sesso e classe di età  
anno 2007 (valori assoluti)**

classi di età	morti			feriti		
	maschi	femmine	totale	maschi	femmine	totale
fino a 5 anni	2	3	5	334	222	556
da 6 a 9	0	1	1	319	224	543
da 10 a 13	4	2	6	406	318	724
<b>totale</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>12</b>	<b>1059</b>	<b>764</b>	<b>1823</b>

**DATI LOCALI**
**Minori di 14 anni coinvolti in incidenti stradali  
Provincia di Modena, anno 2008**

comune	Morti	Feriti	Incolumi
Bomporto	0	2	0
Campogalliano	0	6	0
Carpi	2	39	2
Castelfranco E.	0	13	1
Castelvetro	0	1	0
Cavezzo	0	4	0
Concordia s.S.	1	0	0
Fanano	0	1	0
Finale E.	0	2	0
Fiorano	0	4	0
Formigine	0	3	0
Guiglia	0	1	0
Maranello	0	3	0
Mirandola	0	9	1

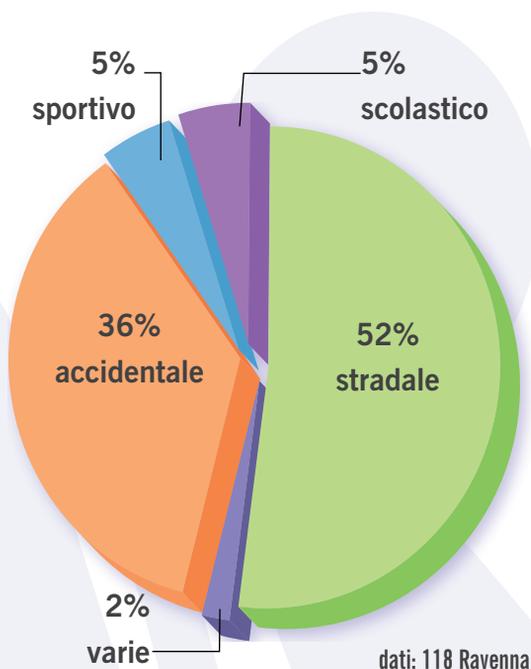
comune	Morti	Feriti	Incolumi
Modena	0	73	1
Nonantola	0	2	0
Novi d.M.	0	1	1
Palagano	0	1	0
Pavullo n.F.	0	3	0
Ravarino	0	6	0
S.Cesario s.P.	0	1	0
S.Felice s.P.	0	2	0
S.Prospero	0	1	0
Sassuolo	0	12	1
Soliera	0	2	0
Spilamberto	0	5	0
Vignola	0	2	0

<b>Tot. generale</b>	<b>3</b>	<b>199</b>	<b>7</b>
----------------------	----------	------------	----------

<b>Tot. Unione Terra d'argine</b>	<b>2</b>	<b>48</b>	<b>3</b>
---------------------------------------	----------	-----------	----------

In molti casi, il trasporto non corretto del bambino a bordo del veicolo contribuisce ad aggravare notevolmente il bilancio dell'incidente.

Questi dati sono ancora più preoccupanti se si considera che i bambini in fascia 0-13 anni deceduti in seguito a incidente stradale, rappresentano da soli più del 50% delle morti avvenute per cause traumatiche nella stessa fascia di età.



### È possibile fare qualcosa per limitare questo fenomeno?

I dati dimostrano che, per i bambini che fanno uso degli appositi seggiolini, il rischio di riportare lesioni mortali diminuisce circa dell'80% rispetto a quelli che non ne fanno uso. Eppure secondo una recente indagine di Quattroruote, il 60% dei bambini italiani viene trasportato in auto senza rispettare le norme di sicurezza del Codice Stradale. Ecco perché è così importante parlare del trasporto in sicurezza dei bambini, cioè di quei comportamenti, dispositivi e sistemi di ritenuta che servono per impedire o limitare gli effetti di un incidente stradale.

### CHI È IL BAMBINO?

Spesso usiamo genericamente il termine BAMBINO, intendendo sia il neonato che il ragazzino di 10 anni, ma tra questi due fanciulli ci sono grandi differenze.

Una suddivisione netta è difficile da tracciare perché la crescita di un bambino è un processo continuo. È possibile però raggruppare i bambini

in tre categorie, in base alle similitudini anatomiche, funzionali e comportamentali.

	età	peso
Lattante	0-1 anno	(3,5-10 Kg)
Bambino piccolo	1-8 anni	(10-22 Kg)
Ragazzino	più di 8 anni	(più di 22 Kg)

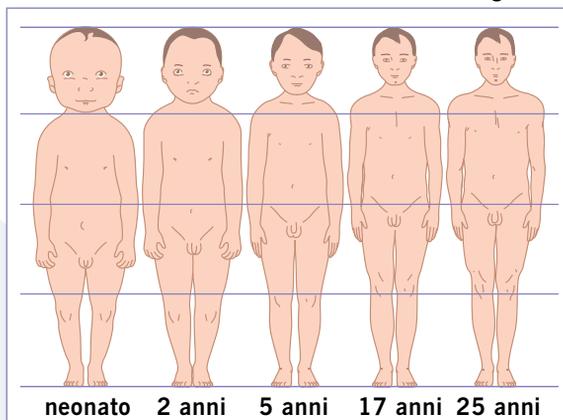
**l'età e il peso riportati hanno un valore indicativo**

**IMPORTANTE:** il bambino NON è un adulto piccolo, ma un soggetto del tutto particolare. Tra un bimbo e un adulto ci sono grandi differenze nella distribuzione delle masse, nel grado di sviluppo delle strutture e nei comportamenti. Questo è tanto più vero quanto più il bambino è piccolo.

*Ad esempio:* la testa del lattante è molto più pesante, in proporzione, di quella di un adulto, questo vuol dire che tutti i movimenti del capo obbligano i muscoli del collo (non ancora robusti come quelli di un adulto) a sforzi maggiori (figura 2).

(figura 2)

Lo scheletro del bambino, poi, è più elastico e meno resistente rispetto a quello dell'adulto, quindi, se un bimbo è vittima di un incidente, difficilmente riporterà fratture ossee, ma più facilmente subirà lesioni agli organi interni.



Anche dal punto di vista del comportamento di fronte al pericolo, ci sono grandi differenze: il bambino ha un minor senso del pericolo, dovuto alla minore esperienza, quindi spesso non attiva meccanismi di difesa.

*Ad esempio:* se cade non mette le mani avanti per proteggersi.

Inoltre, soprattutto il bimbo piccolo, fatica a rendersi conto del danno subito e, di conseguenza, a descriverlo a chi gli sta intorno.

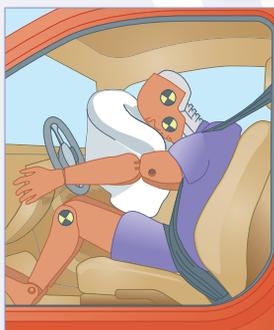
## COSA SUCCEDDE DURANTE UN INCIDENTE?

In caso di incidente automobilistico si possono distinguere tre momenti principali: dapprima il veicolo urta l'ostacolo e arresta la sua corsa, poi, i passeggeri che sono all'interno, se non sono trattiene dalle cinture di sicurezza e dagli air-bag, urtano contro il telaio, lo sterzo e i sedili della macchina.

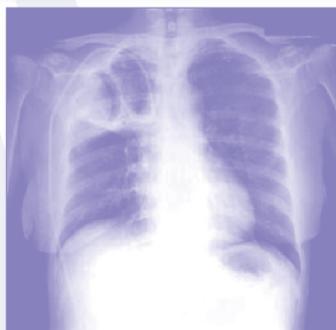
In ultimo, gli organi interni dei passeggeri, a causa del brusco arresto, battono contro le strutture scheletriche del corpo, aumentando la probabilità di riportare danni in seguito all'urto (figura 3a-b-c).



(figura 3a)



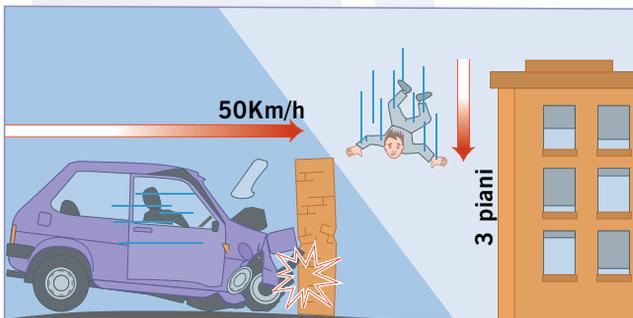
(figura 3b)



(figura 3c)

L'energia che si libera durante l'impatto è la principale responsabile dei danni provocati all'organismo; questa aumenta notevolmente al crescere della velocità.

Per avere un'idea di quali siano le energie in gioco e, di conseguenza, quali danni possano provocare all'organismo, è possibile paragonare l'impatto a una caduta da un palazzo. Se un urto a 50 km/h equivale a una caduta dal 3° piano di un palazzo, quello subito a 100 km/h, equivale a una caduta NON

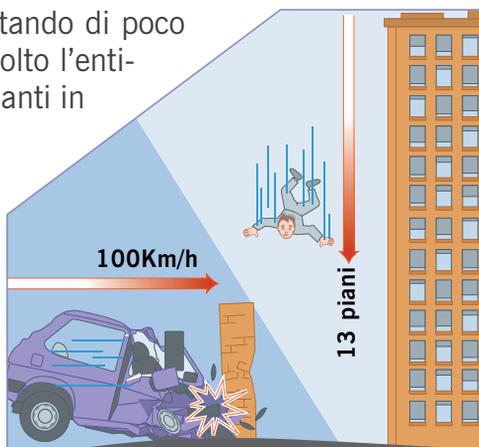


(figura 4a)

dal 6° ma dal 13° piano. Aumentando di poco la velocità, quindi, aumenta di molto l'entità del danno provocato agli occupanti in seguito all'incidente (figura 4a-b).

Nel caso in cui gli occupanti del veicolo siano bambini, il danno che si genera a causa di un urto è ancora più grande, proprio a causa di quelle diversità tra i bambini e gli adulti in precedenza descritte.

*Ad esempio:* quando un bambino piccolo, in seguito a un incidente, viene sbalzato dal suo posto, si trasforma in una specie di proiettile e impatta contro le strutture del veicolo quasi sempre di testa (la parte più pesante del suo corpo). In questo caso la violenza dell'urto non provoca tanto fratture ossee quanto, più probabilmente, lesioni agli organi interni del piccolo (bisogna sfatare quindi il falso mito bimbo di gomma).



(figura 4b)

## COSA SI PUÒ FARE PER LIMITARE I DANNI IN CASO DI INCIDENTE?

Quando si trasporta un bambino all'interno di un veicolo, è necessario accertarsi che indossi gli appositi sistemi di ritenuta, cioè quei dispositivi per evitare collisioni e urti in caso di incidente.

Questi sistemi sono costituiti da elementi morbidi (ad esempio i seggiolini), dotati di dispositivi di regolazione e di fissaggio al veicolo e hanno lo scopo di limitare lo spostamento del corpo in caso di brusca decelerazione o di collisione.

Ne esistono di diversi tipi: alcuni possono essere fissati al veicolo attraverso le normali cinture di sicurezza del mezzo, mentre altri necessitano di sistemi di fissaggio addizionali.

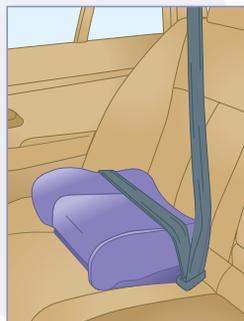
## AD OGNI BAMBINO IL SUO SEGGIOLINO

In commercio esistono soluzioni per tutte le necessità, in funzione del peso e dell'età del bambino.

Esistono **seggolini che crescono** (figura 5a-b-c), più impegnativi da montare e talvolta più ingombranti, ma nel lungo periodo decisamente più economici, e anche seggiolini per bimbi diversamente abili, che dispongono di una base rotante per facilitare la sistemazione del piccolo (figura 5d).



(figura 5a)



(figura 5b)

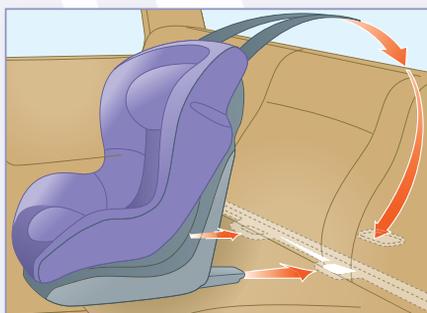


(figura 5c)



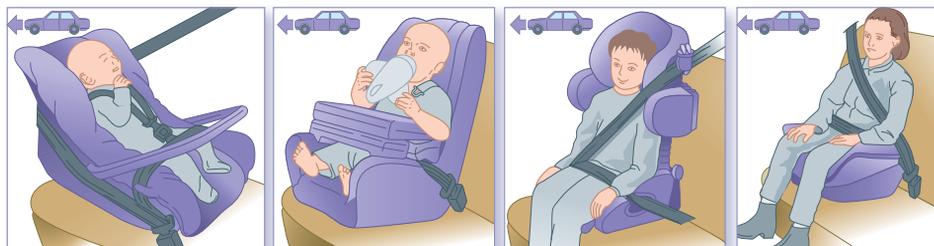
(figura 5d)

Una nota a parte meritano i seggiolini dotati di un particolare sistema di ancoraggio al veicolo, il cosiddetto **fissaggio isofix**<sup>®</sup>; questi vengono agganciati direttamente al telaio della macchina con innesti a baionetta e a sgancio rapido (figura 6).



(figura 6)

I vantaggi di questo tipo di fissaggio sono molti, in quanto escludono praticamente ogni possibilità di errore in fase di montaggio e offrono la massima garanzia di sicurezza in caso di impatto perché sono fissati direttamente alla struttura del veicolo; di contro, per montare i modelli **isofix**<sup>®</sup> i veicoli devono essere appositamente predisposti (quasi tutti i nuovi modelli di auto lo sono).



(figura 7a)

(figura 7b)

(figura 7c)

(figura 7d)

## GRUPPO 0: DALLA NASCITA FINO A 10 KG

I dispositivi di gruppo 0 (detti navette o navicelle) devono essere installati trasversalmente sul sedile posteriore. Il bambino viene assicurato tramite una cintura alla navicella. Occorre sistemare il bambino in modo che la testa sia lontana dalla portiera, per avere maggiore protezione in caso di urti laterali (figura 7a).

## GRUPPO 0+: DALLA NASCITA FINO A 13 KG

I dispositivi di gruppo 0+ possono essere installati sui sedili anteriori o posteriori, in senso contrario a quello di marcia, cioè il bambino è rivolto verso il bagagliaio dell'auto (figura 7a).

**ATTENZIONE:** è possibile posizionare questo seggiolino sul sedile davanti solo con l'eventuale l'airbag disinserito dal lato passeggero, perché questo potrebbe colpire la testa del bimbo, se attivato da un urto.

## GRUPPO 1: PER BAMBINI CON UN PESO DA 9 A 18 KG (figura 7a-b)

## GRUPPO 2: DA 15 A 25 KG (figura 7c-d)

## GRUPPO 3: DA 22 A 36 KG (figura 7c-d)

È possibile installare questi seggiolini davanti o dietro; il bambino è seduto secondo il senso di marcia (cioè guarda avanti). Occorre ovviamente ricordarsi di fissare il seggiolino alla vettura, e di assicurare il bambino con le cinture del dispositivo di ritenuta. I dispositivi del gruppo 2 e 3 sono dei **rialzi**, senza schienale, sono in sostanza degli **adattatori** che consentono al bambino di utilizzare le normali cinture di sicurezza dell'auto.

La maggior parte delle case automobilistiche prevede il montaggio dei seggiolini sul solo sedile posteriore dell'auto, occorre quindi controllare sul libretto di uso e manutenzione del veicolo prima dell'acquisto del seggiolino.

### CHE COSA SUCCEDERE SE NON SI USANO I SISTEMI DI RITENUTA O SE SI USANO MALE?

Non utilizzare sistemi di ritenuta efficienti, in caso di urto, determina l'assorbimento da parte dei bambini di grandi quantità di energia (la principale responsabile dei danni a carico dell'organismo), esponendoli a gravi traumi in caso di impatto.

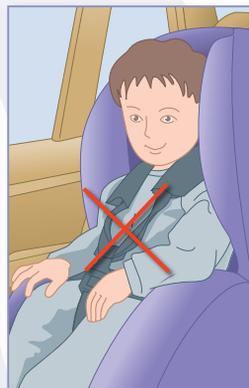
Anche l'uso improprio dei dispositivi o l'utilizzo di dispositivi non adatti alle caratteristiche del bambino può essere causa di gravi danni.

l'utilizzo di cinture di fissaggio lente o storte può generare una non corretta ripartizione delle tensioni sulle strutture muscolari o scheletriche del bimbo (figura 8a-b).

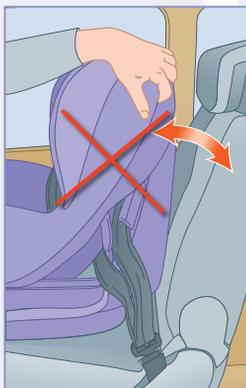
Un fissaggio lento o non corretto del seggiolino alla macchina non garantisce la corretta tenuta dello stesso in caso di urto e può generare movimenti non voluti e quindi lesioni (figura 9a-b).



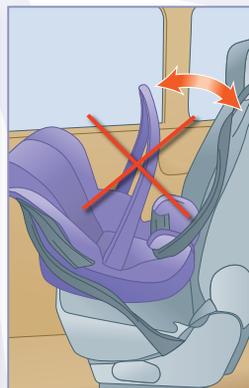
(figura 8a)



(figura 8b)



(figura 9a)



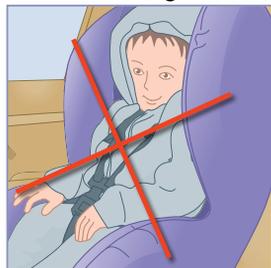
(figura 9b)

Un poggiatesta non adatto alle dimensioni del bimbo o un bambino troppo infagottato non permettono ai sistemi di ritenuta di aderire in modo corretto, limitandone gli effetti (figura 10a-b).

(figura 10a)



(figura 10b)



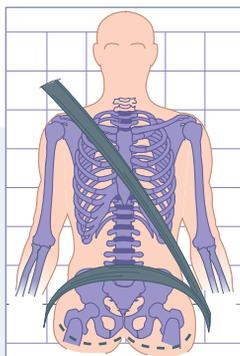
## LA CINTURA DI SICUREZZA

Quando il bambino cresce, le sue dimensioni e il suo peso non sono più compatibili con la maggior parte dei seggiolini in commercio, tuttavia, non ha ancora le dimensioni di un adulto e non può quindi servirsi degli stessi dispositivi di ritenuta, se non utilizzando opportuni adattatori, che sono obbligatori finché non ha raggiunto il metro e mezzo di altezza (figura 11).



(figura 11)

Nel caso della cintura di sicurezza, ad esempio, questa deve essere posizionata in modo opportuno e adattata alle dimensioni del bambino (figura 12a).



(figura 12a)



(figura 12b)



(figura 12c)

Una cintura di sicurezza posizionata male, o adattata in maniera non opportuna alle dimensioni del bambino,

è inefficiente e può causare lesioni e fratture.

*Ad esempio:* il cambio di angolazione della cintura a livello dello stomaco facilita l'insorgenza di traumi addominali.

Oppure, l'utilizzo della sola cintura di sicurezza senza gli opportuni adattatori può causare lesioni al collo del bambino (figura 12b-c).

## CORREGGERE LE ABITUDINI SBAGLIATE

Se il bambino è tenuto in braccio da un adulto, in caso di frenata improvvisa, difficilmente questi sarà in grado di trattenerlo, e il bimbo verrà proiettato in avanti. Se poi l'adulto non utilizza la cintura di sicurezza, verrà proiettato anch'esso in avanti rischiando di schiacciare il bambino (figura 13).

È bene non appoggiare sulla cappelliera della macchina oggetti appuntiti, con spigoli o pesanti che, in caso di frenata, potrebbero causare danni agli occupanti (figura 14).



(figura 13)



(figura 14)

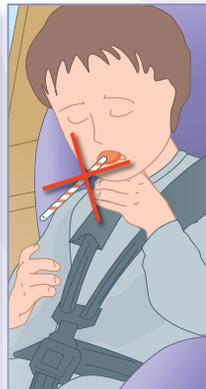
Anche quando si viaggia in camper i bambini devono utilizzare i sistemi di ritenuta e, soprattutto, non devono occupare le aree destinate al pernottamento durante il viaggio (figura 15).

Se il viaggio è lungo e il bimbo deve fare merenda, fermiamoci: mangiare durante il viaggio è pericoloso per i bambini, specialmente quando si tratta di lecca lecca, gelati e altri cibi su bastoncino, che potrebbero ostruire le vie respiratorie (figura 16).

Assicurarsi sempre che i bambini non tengano in tasca oggetti appuntiti, specialmente se questi sono infilati tra la cintura di sicurezza e il corpo: in caso di brusche frenate potrebbero ferirsi.



(figura 15)



(figura 16)

## CHE COSA DICE LA LEGGE

### In auto

Tutti bambini, alti meno di m 1,50, quando sono trasportati in auto devono utilizzare un dispositivo di ritenuta, che a sua volta deve essere fissato alla vettura tramite le cinture del veicolo o particolari dispositivi di aggancio. Quando il bambino supera l'altezza di m 1,50 può utilizzare le cinture di sicurezza degli adulti.

Quando acquistiamo un dispositivo di ritenuta, dobbiamo controllare che sia regolarmente omologato. Ogni seggiolino ha un'etichetta che riporta il numero di omologazione, l'indicazione del peso massimo del bambino che lo può utilizzare.

**IMPORTANTE:** dal 9 maggio 2009 è vietato trasportare bambini in soprannumero sulle autovetture, quando già tutti i posti sono occupati.

Solo sui taxi e sulle auto da noleggio con conducente i bambini possono essere trasportati senza dispositivi di ritenuta. Su questi veicoli devono però viaggiare sul sedile posteriore ed essere accompagnati da una persona di almeno 16 anni.



Quando sull'etichetta troviamo la scritta "UNIVERSAL" significa che il dispositivo di ritenuta può essere montato su tutte le auto. La scritta "NON UNIVERSAL" significa invece che è adatto solo per un numero limitato di modelli.

## In moto o motorino

I conducenti maggiorenni possono trasportare in moto o in motorino un bambino che abbia compiuto 5 anni. Tuttavia, visto che il bambino deve stare seduto dietro al conducente, deve anche riuscire ad appoggiare i piedi sui poggiapiedi ed essere in grado di tenersi saldamente al conducente o alle eventuali maniglie del veicolo.

Inoltre, deve indossare un casco omologato e di dimensioni adeguate alla sua testa - un casco troppo grande non è in grado di fornire una protezione adeguata in caso di incidente - (figura 17a-b).

Occorre quindi usare il buon senso e valutare caso per caso, in relazione al modello di “due ruote” e al bambino stesso, se sussistono le condizioni per un trasporto sicuro, anche quando il bambino ha un'età superiore al limite legale.

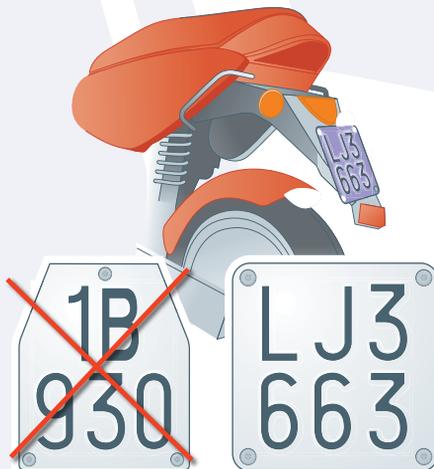
Non tutti i ciclomotori sono idonei al trasporto di passeggeri. Per i ciclomotori dotati della nuova targa “quadrata” bisogna leggere il documento di circolazione e vedere se è omologato per il trasporto di due persone. Il trasporto può essere effettuato solo da persone maggiorenni. Su tutti i ciclomotori dotati del vecchio “targhino” non si possono mai trasportare passeggeri, e tanto meno bambini (figura 18).



(figura 17a)



(figura 17b)



(figura 18)

## In bicicletta

Sulla bicicletta possiamo trasportare un solo bambino, di età non superiore agli otto anni. Il trasporto può essere effettuato solo da persone maggiorenti. Il bambino in bicicletta va trasportato solo con gli appositi seggiolini (*figura 19a*).



(figura 19a)

Il bambino fino a 15 kg deve essere trasportato con apposito seggiolino montato tra il conducente e il manubrio. Se il bambino è più pesante, il seggiolino dovrà essere montato dietro.

In entrambi i casi bisognerà fissare saldamente il seggiolino al telaio, oppure al manubrio o al piantone della bicicletta.

Non è consentito trasportare in altro modo il bambino sulla bicicletta.

*Ad esempio:* a sedere sulla canna della bici o in piede sul portapacchi della ruota posteriore (*figura 19b-c*).



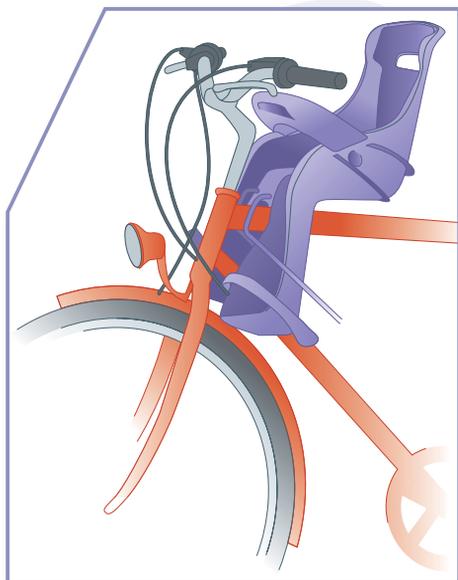
(figura 19b)



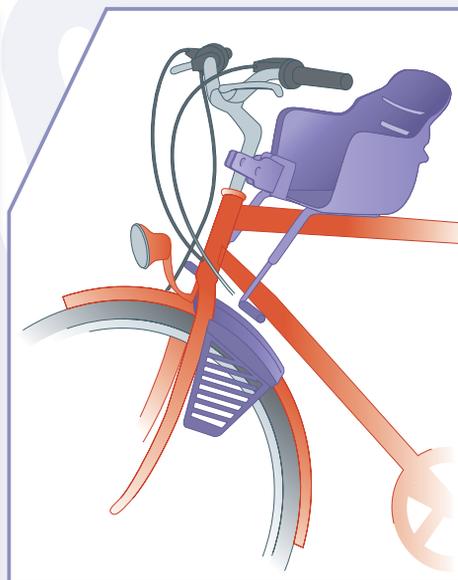
(figura 19c)

È bene ricordarsi sempre di montare insieme al seggiolino anche tutti i suoi accessori (se composto di più parti). Sono molto importanti per la sicurezza del bambino i poggiatesta e i parapièdi (figura 20a-b).

Infine non occorre dimenticare di allacciare le cinture di cui sono dotati.



(figura 20a)



(figura 20b)

**SI RIPORTANO DI SEGUITO LE CONCLUSIONI  
DELL'INDAGINE SVOLTA DALL'ACI  
SU 53 SEGGIOLINI PER AUTO**



*Automobile Club d'Italia*

## INDAGINE ACI SU 53 SEGGIOLINI PER AUTO

I bambini rischiano ancora troppo negli urti laterali, frequenti sulle strade urbane.

**Il 40% dei bimbi in Europa viaggia senza seggiolino:  
5.000 perdono la vita in incidente stradale**

Gelpi (ACI): “Molti genitori trascurano l’importanza del seggiolino. Spesso ignorate le istruzioni di montaggio, con pericolosi errori nell’installazione e nell’uso dei dispositivi”

Difficili da montare, scomodi, poco protettivi in caso di impatto laterale, con rifiniture e accessori a volte pericolosi. I seggiolini per auto rappresentano ancora un punto debole del sistema di protezione complessivamente offerto dalle vetture. Lo evidenziano i risultati dei test condotti da ACI e da altri Automobile Club europei sui sistemi di ritenuta dei bambini.

Dei 53 modelli esaminati, ben 7 sono stati valutati “scarsi”, 1 “appena sufficiente”, 15 “soddisfacenti”, 28 “buoni” e solo 2 “ottimi”. Sebbene tutti i dispositivi provati soddisfino i requisiti di omologazione, molti offrono una protezione inadeguata negli impatti laterali, frequenti sulle strade urbane.

“Troppi automobilisti dimostrano una scarsa cultura della sicurezza anche a scapito dei propri figli” dichiara il presidente dell’Automobile Club d’Italia, Enrico Gelpi, che aggiunge: “i test evidenziano che istruzioni poco chiare non facilitano il montaggio e l’uso corretto dei seggiolini, compromettendone l’efficacia. Bisogna, inoltre, innalzare gli standard di protezione, rendendo obbligatoria la prova di impatto laterale per l’omologazione”.

Per viaggiare sicuri i bambini devono essere allacciati a un seggiolino conforme al loro peso, dotato di schienale e protezioni laterali, installato correttamente secondo le istruzioni di montaggio. Non si può prescindere dall’uso del seggiolino: cinture di sicurezza e airbag, pensati e progettati per gli adulti, non soltanto non offrono una protezione efficace ai bambini, ma risultano addirittura pericolosi in caso di incidente.

Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte in Europa per i ragazzi fra i 5 e i 13 anni: ogni anno perdono la vita sulle strade 12.000 minorenni, 5.000 dei quali bambini.

**Una recente indagine internazionale ha evidenziato che il 40% dei bimbi europei viaggia senza seggiolino, e più del 50% in modo inadeguato (dispositivo non omologato, di dimensioni non idonee o montato in maniera scorretta). Un genitore su 4 giustifica il mancato uso del seggiolino con la scarsa propensione del bambino a stare seduto, il 22,7% lo ritiene superfluo e il 18% non lo giudica necessario perché lo spostamento è di breve durata.** Ciò dimostra l’assoluta urgenza di una incisiva campagna di sensibilizzazione sulla necessità di assicurare sempre il bambino al seggiolino.

**A questo proposito l’ACI ha avviato su tutto il territorio nazionale corsi di formazione ai futuri genitori affinché siano consapevoli dell’utilità di questi sistemi di sicurezza, insegnando i criteri di scelta del seggiolino più idoneo e le procedure per il corretto utilizzo.**

**ESEMPI DI SEGGIOLINI APPARTENENTI  
AI DIVERSI GRUPPI DI PESO:**



**Gruppo 0 - Navicella**



**Gruppo 1**



**Gruppo 2-3**



**Gruppo 0+ /1**



**Gruppo 0 - Ovetto**



**Gruppo 3**

# Indagine ACI sui seggiolini: 53 modelli testati

## MODELLO/GRUPPO DI PESO

	SICUREZZA	FACILITÀ D'USO	COMFORT	CURA E RIFINITURE	VALUTAZIONE FINALE
<b>10 kg - gruppo 0, approssimativamente 12 mesi</b>					
BRITAX Baby Safe Sleeper	++	+	+	+	+ (1.8)
MUTSY Traveller	0	0	+	0	0 (3.1)
<b>13 kg - gruppo 0+, approssimativamente 18 mesi</b>					
RÖMER Baby Safe Plus Isofix	++	++	+	0	++ (1.5)
BRITAX Cosy tot premium Isofix	++	++	+	+	++ (1.5)
BRIO Primo + base Isofix	++	+	+	0	+ (1.6)
GRACO Logico S HP	++	+	+	0	+ (1.6)
GRACO Logico S HP w/ base	+	+	+	0	+ (1.8)
JANÉ Strata	++	+	+	+	+ (1.8)
CHICCO Autofix plus	+	+	+	0	+ (2.0)
CHICCO Autofix plus w/ base	+	+	+	0	+ (2.0)
INGLESINA Huggy SHP w/ base	+	+	+	0	+ (2.0)
BÉBÉ CONFORT Babycoque Streety	+	+	+	0	+ (2.1)
CASUALPLAY Baby Zero plus	+	+	+	0	+ (2.1)
HAUCK Zero Plus	+	+	+	0	+ (2.1)
RÖMER Baby Safe Plus	+	+	+	0	+ (2.1)
BRIO Primo	+	+	+	0	+ (2.4)
PEG PEREGO Primo Viaggio Tri-Fix w/ base	+	+	+	0	+ (2.4)
HTS Besafe Izi Sleep Isofix	+	+	+	+	+ (1.8)
BRITAX Cosy tot premium	+	+	+	+	+ (1.9)
PEG PEREGO Primo Viaggio Tri-fix Isofix	+	+	+	0	+ (1.9)
BUGABOO Carseat	+	+	0	+	+ (2.3)
INGLESINA Huggy SHP	0	+	+	0	0 (2.6)
PEG PEREGO Primo Viaggio Tri-Fix	0	+	+	0	0 (2.7)
MUTSY Safe 2 Go	0	0	0	0	0 (3.0)
CAM Bye Bye	-	0	0	0	- (5.1)
<b>18 kg - gruppo 0/1, approssimativamente 4 anni</b>					
WAVO Fix XL Isofix	+	+	0	+	+ (2.1)
GRACO Duologic II (Isofix)	+	0	+	0	0 (2.6)
SAFETY 1 by Baby Relax Babygold SX	0	∅	+	++	∅ (3.6)

*La valutazione finale è calcolata in base al punteggio ottenuto nelle categorie "sicurezza" e "facilità d'uso".*

## MODELLO/GRUPPO DI PESO

	SICUREZZA	FACILITÀ D'USO	COMFORT	CURA E RIFINITURE	VALUTAZIONE FINALE
<b>9 - 18 kg - gruppo 1, approssimativamente tra 12 mesi e 4 anni</b>					
RÖMER Safefix Plus	+	+	+	+	+ (2.0)
ROMER King Plus	+	+	+	+	+ (2.1)
BÉBÉ CONFORT Axiss	0	+	+	+	0 (2.6)
MOTHERCARE Motion	0	+	+	0	0 (3.4)
RECARO Polaric	+	0	0	+	0 (2.6)
WAVO Fix XL	0	+	+	+	0 (2.9)
<b>9 - 25 kg - gruppo 1/2, approssimativamente tra 1 e 7 anni</b>					
MICHELIN Cockpit	-	+	+	0	- (5.2)
EITEL PLASTIC Luftikid	-	∅	0	+	- (5.4)
<b>9 - 36 kg - gruppo 1/2/3, approssimativamente tra 1 e 12 anni</b>					
KIDDY Comfort Pro	+	+	+	+	+ (2.1)
NANIA Newline	0	0	0	+	0 (3.0)
IWH TRADE MAX Vario	-	0	+	+	- (5.5)
MAMAS & PAPAS Teko	-	0	+	+	- (5.5)
BREVI Touring Sport	-	0	+	+	- (5.5)
<b>15 - 36 kg - gruppo 2/3, approssimativamente tra 4 e 12 anni</b>					
BÉBÉ CONFORT Moby	+	++	+	+	+ (1.9)
CYBEX Solution X	+	++	+	+	+ (1.9)
SILVER CROSS Navigator	+	+	+	0	+ (2.0)
KIDDY Discovery Pro	+	+	+	+	+ (2.1)
ROMER Kid	+	++	+	+	+ (2.1)
CASUALPLAY Protector Fix	+	+	+	0	+ (2.1)
JANÉ Indy Plus Team	0	+	+	+	0 (3.0)
NANIA Dreamfix SP	0	+	+	+	0 (3.0)
RECARO Monza	0	++	+	+	0 (3.1)
HTS Izi Up	0	+	+	+	0 (3.2)
STORCHENMÜHLE Ipai	0	++	+	+	0 (3.2)
SAFETY 1 by Baby Relax Evolusafe	-	+	+	0	- (5.5)

legenda  
colori

++ = ottimo	0.6-1.5	sicurezza e facilità d'uso “++”
+ = buono	1.6-2.5	sicurezza e facilità d'uso minimo “+”
0 = soddisfacente	2.6-3.5	sicurezza e facilità d'uso minimo “0”
∅ = appena sufficiente	3.6-4.5	sicurezza e facilità d'uso minimo “∅”
- = scarso	4.6-5.5	sicurezza o facilità d'uso “-”

## SEGGIOLINI PER BAMBINI - I CONSIGLI DELL'ACI

### 1 Usare il seggiolino più idoneo:

- adatto al peso del bambino;
- omologato (etichetta ECE 44.03 o ECE 44.04).

### 2 Installarlo correttamente:

- attenersi sempre alle istruzioni fornite dal produttore;
- provarlo immediatamente dopo l'acquisto;
- non montarlo sul sedile anteriore se l'airbag non è disattivabile.

### 3 Posizionare il bambino in maniera idonea:

- evitare che le cinture di ritenuta siano troppo vicine al collo;
- stringere sempre in maniera corretta le cinture del seggiolino;
- togliere gli indumenti pesanti al bambino prima di posizionarlo sul seggiolino.

## RECENTI STUDI DIMOSTRANO CHE

Un urto a 15 km/h può essere mortale per un bambino non assicurato sul seggiolino.

Nel caso di un impatto a 56 km/h, un bambino del peso di 15 kg produce una forza d'urto pari a 225 kg. Impossibile quindi trattenerlo con le braccia.

## COME SCEGLIERE UN SEGGIOLINO

I sistemi di ritenuta si dividono in quattro gruppi, secondo il peso del bambino:

- **gruppo 0** : per bambini con peso inferiore a 10 kg;
- **gruppo 0+** : per bambini con peso inferiore a 13 kg;
- **gruppo 1** : per bambini con peso tra 9 e 18 kg;
- **gruppo 2** : per bambini con peso tra 15 e 25 kg;
- **gruppo 3** : per bambini con peso tra 22 e 36 kg

## IL SISTEMA ISOFIX

Isofix è il sistema più innovativo ed efficace per agganciare un seggiolino in auto. **Con Isofix il seggiolino non si fissa semplicemente al sedile, ma diventa parte integrante della scocca dell'auto.**

Da febbraio 2006 tutte le vetture di nuova omologazione devono prevedere gli speciali agganci con i quali installare i seggiolini Isofix.

### Sicurezza

Con tre punti di ancoraggio, Isofix è il sistema di ritenuta per bambini più efficace perché fissa il seggiolino al telaio della vettura, garantendo il massimo livello di trattenuta e protezione in caso d'incidente.

### Praticità

Il seggiolino dotato di sistema Isofix si installa in modo semplice e veloce, senza dover utilizzare le cinture dell'auto. Si riducono così al minimo i rischi derivanti da un montaggio non corretto.

## I DIVERSI TIPI DI SEGGIOLINO

Peso / Età	Gruppo	Dove è preferibile montare il seggiolino
<b>Fino a 10 kg</b> 12 mesi circa	Gruppo 0	Sedile posteriore
<b>Fino a 13 kg</b> 24 mesi circa	Gruppo 0+	Sedile posteriore
<b>Da 9 a 18 kg</b> da 9 mesi a 4 anni	Gruppo 1	Sedile posteriore
<b>Da 15 a 25 kg</b> da 3 a 6 anni	Gruppo 2	Sedile anteriore e posteriore
<b>Da 22 a 36 kg</b> da 5 a 12 anni	Gruppo 3	Sedile anteriore e posteriore

	0 0-10 Kg	0+ 0-13 Kg	1 9-18 Kg	2 16-25 Kg	3 22-36 Kg
10 anni					
9 anni					
8 anni					
7 anni					
6 anni					
5 anni					
4 anni					
3 anni					
2 anni					
1 anno					

*Sono di prossima uscita o fanno già parte della serie i minimanuali di educazione e sicurezza stradale curati dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Carpi e dalla Polizia Municipale Unione Terre d'argine:*



**Rotonde:  
istruzioni per l'uso**

---



**I disabili  
e la circolazione stradale**

---



**Codice della strada  
in lingua pachistana**

---



**Sicuri in bicicletta**

---

*Testi:*  
Ing. Luca Melioli  
Dott.ssa Maria Luigia Raineri

*Illustrazioni e Progetto grafico:* Triskell di Davide Bassoli  
*Stampa:* Nuovagrafica

FONDAZIONE  
CASSA DI RISPARMIO DI CARPI



Unione  
delle  
**Terre  
d'argine**

**Polizia Municipale**

## IL PROGETTO

NASCE DALLA VOLONTÀ DI METTERE A DISPOSIZIONE, DEI DIVERSI UTENTI DELLA STRADA, STRUMENTI AGILI E PUNTUALI PER AGEVOLARE UNA CORRETTA, E QUINDI SICURA, CIRCOLAZIONE.

I MINIMANUALI RIASSUMONO REGOLAMENTI, PRATICHE DI BUON SENSO, SUGGERIMENTI E NUOVE NORME.