

CONVEGNO : **IL TRASPORTO SICURO DEI BAMBINI**

LUGO 17 NOVEMBRE 2007

Il trasporto sicuro dei bambini su quattro e due ruote

Dott. Giordano Biserni
PRESIDENTE ASAPS

(ASAPS) – Nonostante un trend più che positivo, negli ultimi anni, l'incidentalità che coinvolge i bambini rimane un problema attuale nel nostro Paese. Nel 2005 (ultimi dati disponibili), la sinistrosità relativa a questa fascia di età, che va da 0 a 13 anni, ha fatto registrare un sensibile calo delle vittime rispetto agli anni '80 e '90. Risultato legato anche al progressivo aumento dell'uso dei sistemi di ritenuta: seggiolini e adattatori di altezza. Complessivamente i morti sono stati **97: 54 maschi (55,7%)** e **43 femmine (44,3%)**. I feriti, in totale, sono stati **9.924** di cui **5.504 maschi (55,5%)** e **4.420 femmine (44,5%)**.

Rispetto al 2004, quando i morti in questa particolare fascia d'età furono **84**, si registra un incremento di **13** decessi, pari a **+15,5%**.

Il numero di feriti è invece diminuito di **172** unità, **-1,7%** rispetto ai **10.096** bambini che sono dovuti ricorrere al pronto soccorso nel 2004.

Nel totale dei **97** bambini che hanno perso la vita, **20** erano pedoni (**20,6%**), **11** maschi (**55%**) e **9** femmine (**45%**).

Fra i **9.924** feriti i bambini travolti a piedi sulla strada sono stati **1.720 (17,3%)**. Di questi **1.029** i maschi (**59,8%**) e **691** le femmine **40,2%**.

Bambini da 0 a 13 anni morti in incidenti stradali nel 2005

| | Maschi | Di cui pedoni | Femmine | Di cui pedoni |
|-----------------|--------|---------------|---------|---------------|
| Da 0 a 5 anni | 17 | 4 (23,5%) | 15 | 2 (13,3%) |
| Da 6 a 9 anni | 11 | 3 (27,2%) | 12 | 2 (16,6%) |
| Da 10 a 13 anni | 26 | 4 (15,4%) | 16 | 5 (31,2%) |
| Totale | 54 | 11 (20,4%) | 43 | 9 (20,9%) |

Fonte Istat: Elaborazione il Centauro – Asap

In base a uno studio condotto dall'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) in Europa occidentale, gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per i ragazzi tra i 5 e i 14 anni, la seconda fino a 4 anni e l'ottava sotto l'anno di età. Oltre 1.500 croci bianche ogni anno. Solo in Italia, nel 2005, i 225mila incidenti stradali hanno causato il decesso di 139 ragazzi sotto i 15 anni, mentre 14.266 sono stati i feriti. Sempre secondo l'OMS questi numeri potevano essere molto inferiori, solo se si fossero usati maggiormente i sistemi di sicurezza progettati proprio per questa fascia di età.

Spesso, infatti, gli adulti non si rendono conto dei rischi cui sottopongono i loro bambini quando sono in auto. Frequentemente si vedono i genitori viaggiare con i propri figli in braccio sulle ginocchia, trasformandoli così in dei veri e propri "air-bag viventi", oppure seduti sul sedile posteriore ma senza essere assicurati in appositi seggioloni oppure adattatori di altezza. Anche la velocità ricopre un ruolo fondamentale nella prevenzione di incidenti con bambini coinvolti. Già in altre occasioni la nostra Associazione ha spiegato gli effetti di un impatto a diverse velocità: a 50 km/h sarebbe come cadere a peso morto da 10 metri di altezza (3° piano di un palazzo); a 80 km/h le conseguenze sarebbero quelle di una caduta da 25 metri di altezza (8° piano).

Tante, troppe volte, il non aver assicurato un bimbo al suo apposito seggiolino, ha significato la proiezione esterna fuori dall'abitacolo del piccolo corpo, con le tragiche e immaginabili conseguenze.

La sicurezza dei piccoli viaggiatori, però, non si limita al trasporto su quattro ruote. Oggi, infatti, anche in Italia è vietato trasportare i bambini con meno di 5 anni su qualsiasi tipo di

motoveicolo (ciclomotore o motociclo). Gettando lo sguardo oltre il confine, grazie alla collaborazione con l'ETSC (European Transport Safety Council), si nota come altri Paesi dell'Unione europea (ci si riferisce a quella composta ancora da 18 Paesi) non hanno ancora legiferato in questa materia specifica. Si tratta di Irlanda, Lussemburgo, Olanda, Portogallo e Svezia. Questi Paesi non hanno mai avuto, finora, alcun dettato legislativo che preveda precauzioni particolari per un bambino in sella, come passeggero, su un motoveicolo. In molti altri, invece, vigono leggi ferree e normative ben precise, ad esempio Austria, Repubblica Ceca, Lussemburgo, Spagna, anche per quanto riguarda il trasporto in sidecar; mezzo di trasporto molto diffuso soprattutto nei paesi nordici.

Ecco le regole sul trasporto di bambini sulle moto in Europa La scheda il Centauro-Asaps

| Nazione | Motociclo a 2 ruote/ prescrizioni | Sidecars |
|------------------------|--|--|
| Austria | Età minima 12 anni e raggiungere le pedivelle con i piedi e le maniglie | Bambini sotto i 12 anni: fissati adeguatamente ad un seggiolino per bambini. Bambini sotto i 12 anni più alti: cintura di sicurezza. Le pareti del sidecar devono essere così alte da proteggere il busto del bambino. Possibilità di trasportare 2 bambini. |
| Belgio | Età minima 3 anni. Stabilizzatore approvato, casco. Deve raggiungere il poggiatesta, altrimenti deve essere situato in un seggiolino con cintura di sicurezza. | Età minima 3 anni. Qualora non raggiungano il poggiatesta devono essere assicurati ad un adeguato seggiolino con la cintura di sicurezza. |
| Repubblica Ceca | Età minima 12 anni. Utilizzare caschi omologati e raggiungere le pedivelle. | Nessun limite d'età. |
| Danimarca | E' stata votata una nuova legge. Divieto di trasportare bambini di statura inferiore a 135 cm. | Nessun limite d'età. Obbligo di utilizzare la cintura di sicurezza se installata. |
| Finlandia | Nessun limite d'età. Un solo passeggero. Sono richiesti una sella ed i poggiatesta adeguati. | Nessun limite d'età, massimo 2 passeggeri. |
| Francia | Nessun limite d'età. Max 1 solo bambino. Obbligo del casco omologato. Per i bambini sotto i 5 anni è obbligatorio l'utilizzo del seggiolino omologato con adeguati poggiatesta e maniglie. Per i bambini di età superiore ai 5 anni è fatto obbligo di raggiungere il poggiatesta. | Nessun limite d'età. Obbligo di indossare casco omologato. Obbligo di indossare la cintura di sicurezza se installata. |
| Germania | Nessun limite d'età. I bambini di età inferiore a 7 anni devono essere trasportati su appositi seggiolini omologati. Casco da motociclista (non necessariamente omologato) | Nessun limite d'età. Casco da motociclista. |
| Grecia | Nessun limite d'età se il conducente della moto è un genitore. | Nessun limite d'età se il conducente della moto è un genitore. |
| Irlanda | Nessun limite d'età. Casco omologato. | Nessun limite d'età. Non è necessario l'uso del casco per il sidecar. |
| Italia | Nessun limite d'età. Obbligo del casco omologato. Il passeggero non deve interferire nella conduzione del veicolo né nel bilanciamento dello stesso. | Nessun limite d'età. Obbligo del casco omologato. Il passeggero non deve interferire nella conduzione del veicolo né nel bilanciamento dello stesso. |
| Lussemburgo | Età minima 12 anni. Il bambino deve raggiungere il poggiatesta originale. | Nessun limite d'età. Possibilità di trasportare due bambini nel sidecar. Obbligo del casco omologato. |

| | | |
|--------------------|---|---|
| | Obbligatorio il casco omologato. | |
| Olanda | Nessun limite d'età | Nessun limite d'età |
| Norvegia | Nessun limite d'età. Obbligatorio il casco omologato. Obbligo di sedere sul posto del passeggero. Divieto di essere legato al conducente. Raccomandato che il bambino sia abbastanza alto da raggiungere le pedivelle poggiapiedi. | Nessun limite d'età. Obbligatorio il casco omologato. Utilizzo della cintura di sicurezza raccomandato |
| Portogallo | Età minima 7 anni. Obbligo del casco omologato. | Nessuna regola specifica. |
| Spagna | Età minima 12 anni. Se trasportato da un genitore l'età minima si abbassa a 7 anni. Casco omologato obbligatorio. | Nessun limite d'età. Bambini di statura inferiore ai 150 cm devono essere posizionati in un seggiolino di sicurezza. I bambini di statura superiore ai 150 cm devono fare uso delle cinture di sicurezza. |
| Svezia | Nessun limite d'età. | Nessun limite d'età. |
| Turchia | Nessun limite d'età. Casco obbligatorio. I bambini devono essere posizionati sul posto del passeggero e raggiungere il poggiapiedi in maniera autonoma. | Nessun limite d'età. Casco obbligatorio. |
| Regno Unito | Nessun limite d'età. Il passeggero deve raggiungere autonomamente il poggiapiedi e sedere a cavalcioni alla sella in maniera propria. Il conducente è giuridicamente responsabile per il supporto del passeggero. Casco omologato obbligatorio. | Nessun limite d'età. E' raccomandato l'uso di seggiolini speciale |

Fonte: ETSC

Elaborazione: il Centauro/Asaps

Conclusioni

La sinistrosità dei bambini può ulteriormente migliorare tramite un uso sempre più diffuso dei sistemi di sicurezza, seggiolini e adattatori di altezza. Inoltre è necessaria una maggior presa di coscienza degli adulti nel moderare la velocità dei veicoli in particolare nelle zone più pericolose, ampiamente segnalate, come le scuole, laddove il piccolo pedone è veramente a rischio.

Credo sia umiliante il fatto che le amministrazioni comunali siano costrette a posizionare antipatici dissuasori di velocità spesso proprio in prossimità delle scuole, anche quando la presenza di un istituto scolastico è ampiamente segnalata con tanto di cartelli stradali verticali. Eppure siamo arrivati alla necessità dei dissuasori di velocità per difendere anche i bambini. Ecco, questo è un indicatore del fatto che le cose dal punto di vista della caratura civica, ancora non vanno.