

BEBÈ A BORDO

di Lucina Paternesi

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

In tutta Europa i bambini devono viaggiare in auto obbligatoriamente con il seggiolino. Il limite è in base all'età e varia a seconda dei Paesi, dai 10 ai 14 anni. In Lussemburgo arriva addirittura a 17 anni, sotto il metro e mezzo di altezza. Invece in Italia, a complicare le cose non c'è un limite di età, ma di corporatura. Sotto il metro e cinquanta di altezza e fino ai 36 kg è sempre obbligatorio. Secondo l'Istat, un seggiolino su due è montato male e quattro automobilisti su dieci non lo utilizzano affatto.

GENITORE 1

Uno, due, tre e quattro in tutto.

LUCINA PATERNESI

Quattro senza seggiolini, nessuno?

GENITORE 1

Un seggiolino solo.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Nel 2017 la polizia ha staccato 4000 multe. Tra i genitori sanzionati anche chi ha montato seggiolini non omologati.

MASSIMO GUALTIERI - ESPERTO SISTEMI DI SICUREZZA BIMBO STORE

Omologato vuol dire a 50 km orari e su impatto frontale. Se io viaggio a 50 km orari e sono certo che chi mi prende, mi prende frontalmente allora il seggiolino è sicuro.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Ma il limite stabilito per ottenere l'omologazione, garantisce il massimo della sicurezza?

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Anteprima dedicata alla sicurezza dei nostri figli. Buonasera. Comincia così la stagione di Report. L'European Transport Safety Council ha pubblicato pochi giorni fa il suo ultimo rapporto e scrive di 8 mila bambini morti negli ultimi dieci anni in Europa per incidenti stradali e indica anche noi come tra i più indisciplinati nell'uso del seggiolino. Peggio di noi solo Ungheria e Serbia. Ecco, ma come facciamo a essere certi di scegliere il seggiolino più sicuro, tra quelli omologati, tra uno che costa 60 euro da una altro che ne costa 500? E poi: i criteri che ha indicato il legislatore in merito all'omologazione sono il massimo della sicurezza a cui possiamo aspirare? La nostra Lucina Paternesi è andata a vedere come si effettuano i test e poi ci dà qualche suggerimento.

LUCINA PATERNESI

Quanto è alta sua nipote?

GENITORE 2

Eh, lei è alta... tanto. Quanto sei alta Polpi? Sarà un metro e trentacinque, mi sembra, un metro e trenta.

LUCINA PATERNESI

Però non viaggia su un seggiolino...

GENITORE 2

Sì.

LUCINA PATERNESI

Sì, c'è?

GENITORE 2

No, questa è la mia d'auto.

LUCINA PATERNESI

Ah... ok

GENITORE 2

Noi siamo qua dietro, la vengo solo a prendere a scuola.

LUCINA PATERNESI

Con la cinta davanti?

GENITORE 3

Eh infatti, adesso la mettiamo subito dietro.

LUCINA PATERNESI

Quanto c'ha?

GENITORE 3

Sette anni.

LUCINA PATERNESI

Non è alta un metro e cinquanta...

GENITORE 3

Ma assolutamente no, manco il papà quasi è alto un metro e cinquanta.

LUCINA PATERNESI

E perché non sta dietro sul seggiolino?

GENITORE 3

Adesso... perché noi abitiamo qua a 100 metri, quindi...

LUCINA PATERNESI

Eh ma qui c'è sempre il posto di blocco della polizia.

GENITORE 3

Ma noi lo evitiamo.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Furbetti del seggiolino a parte, a confondere le idee ci si mette pure la legge, per esempio: cosa deve fare il genitore di un bambino che è sotto il metro e mezzo di altezza, ma pesa più di 36 chili?

GIANDOMENICO PROTOSPATARO - VICEQUESTORE POLIZIA STRADALE ROMA

Può chiedere un'esenzione, cioè anzi, può chiedere, ha diritto a un'esenzione.

LUCINA PATERNESI

Il genitore quindi deve girare con il certificato medico.

GIANDOMENICO PROTOSPATARO - VICEQUESTORE POLIZIA STRADALE ROMA

Deve presentare il certificato medico, certo.

LUCINA PATERNESI

Quando voi quando fermate diciamo una macchina, che cosa fate? Misurate il bambino con il metro oppure portate la bilancia per pesarlo?

GIANDOMENICO PROTOSPATARO - VICEQUESTORE POLIZIA STRADALE ROMA

La valutazione che si compie è generica, considerando che o mette il seggiolino o mette la cintura, libero non ci sta comunque.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Se il genitore vuole andare sul sicuro, per scegliere il seggiolino si deve mettere a studiare. I modelli variano per prezzo, classi d'età, peso e anche per tipo di omologazione. Ce ne sono due: in una il seggiolino viene testato nell'impatto frontale, nell'altra viene testato anche negli impatti laterali. Come il sistema Isofix.

MASSIMO GUALTIERI - ESPERTO SISTEMI SICUREZZA BIMBO STORE

Il seggiolino viene installato al sedile con gli Isofix, questo lo vado ad adattare al sedile e il seggiolino da qua non si muove.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

In Italia i test vengono fatti qui a Bollate al CSI, l'azienda che testa anche la sicurezza dei bolidi della Formula 1.

FAUSTO MOZZARELLI - DIRETTORE AUTOMOTIVE DIVISION PA&V - CSI

La slitta verrà lanciata a una velocità di 50 km all'ora ed arrestata con un freno meccanico per generare una decelerazione prescritta dalla normativa.

LUCINA PATERNESI

E quindi andremo a vedere se il seggiolino...

FAUSTO MOZZARELLI - DIRETTORE AUTOMOTIVE DIVISION PA&V - CSI

Se il seggiolino resiste e se il bambino subisce un livello di carico sufficientemente limitato.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

È sufficiente che il seggiolino resista all'urto a 50 km all'ora solo frontale e ottiene l'omologazione. Sul mercato però si trovano seggiolini che costano 60 euro, altri 500. Che differenza c'è se sono entrambi omologati?

MASSIMO GUALTIERI - ESPERTO SISTEMI SICUREZZA BIMBO STORE

Ci sono delle aziende che spendono tantissimo in ricerca per fare prodotti validi. Quindi due seggiolini non possono essere uguali, un seggiolino a norma non è uguale a un seggiolino sicuro.

LUCINA PATERNESI

Come possiamo accorgerci di questa differenza, se entrambi hanno ottenuto l'omologazione? Dal prezzo?

MASSIMO GUALTIERI - ESPERTO SISTEMI SICUREZZA BIMBO STORE

Lì purtroppo, non tanto dal prezzo, perché il prezzo non è veritiero. Trovi dei seggiolini in commercio che costano 200 euro, 250 euro, 300 euro e non sono seggiolini sicuri e trovi invece dei prodotti da 79 euro, 80 euro, 89, che sono molto più validi. Te ne accorgi conoscendo l'azienda. Dopo...

LUCINA PATERNESI

Come fa un genitore a conoscere l'azienda...

MASSIMO GUALTIERI - ESPERTO SISTEMI SICUREZZA BIMBO STORE

Eh lì ti dico... L'unica cosa è andare a guardare quelli che sono i test.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Oltre ai test di omologazione ufficiali, in Svizzera, Austria e Germania gli Automobile Club ogni sei mesi sottopongono i modelli di seggiolino presenti sul mercato a prove indipendenti più severe di quelle richieste dalla legge: vengono testate la tossicità dei materiali e, ovviamente, la resistenza agli urti a una velocità superiore: 64 chilometri all'ora anziché 50 e valutano anche l'impatto laterale. Qui in Baviera, nei laboratori del soccorso automobilistico tedesco, gli ingegneri realizzano ogni anno 250 crash test indipendenti.

ANDREAS RATZEK - SICUREZZA VEICOLI - ADAC

La legge garantisce uno standard minimo di sicurezza. Noi testiamo i seggiolini a una velocità superiore e su impatto laterale così copriamo un campione rappresentativo del novanta per cento degli incidenti su strada.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Nei test indipendenti il seggiolino Recaro, modello Optia, si è addirittura staccato dalla base fissata al sedile.

ANDREAS RATZEK - SICUREZZA VEICOLI - ADAC

Vuol dire che in caso di incidente il bambino sarebbe stato sbalzato fuori dall'auto.

LUCINA PATERNESI

Lei comprerebbe diciamo, questo tipo di seggiolini che a una velocità maggiore rischiano di staccarsi dal sedile? Un genitore come può sapere che sta comprando un ottimo prodotto, che protegge effettivamente il proprio bambino?

FAUSTO MOZZARELLI - DIRETTORE AUTOMOTIVE DIVISION PA&V - CSI

Mah... un genitore compra prodotti omologati che garantiscono un determinato livello di sicurezza.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Ma ci sono anche altri modelli che hanno avuto problemi nei test indipendenti.

ANDREAS RATZEK - SICUREZZA VEICOLI - ADAC

Questo altro modello, il Jane Grand, ha avuto un problema agli attacchi Isofix e durante l'impatto uno si è letteralmente aperto.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Secondo gli ingegneri tedeschi anche il modello Teknofix di Foppapedretti è scarsamente sicuro.

ANDREAS RATZEK - SICUREZZA VEICOLI - ADAC

Questo è un modello che segue la crescita del bambino, dai 9 ai 36 kg. Ma quando il bambino cresce la cintura di sicurezza passa troppo alta sull'addome e potrebbe causare lesioni in caso di urto.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Gli ingegneri tedeschi valutano nei test anche la presenza di sostanze tossiche nei materiali con cui è rivestito il seggiolino. Per la legge, è sufficiente un'autocertificazione delle aziende e dunque chi omologa i seggiolini non è tenuto a controllare.

ANDREAS RATZEK - SICUREZZA VEICOLI - ADAC

Anche se non è obbligatorio per legge, noi facciamo le stesse analisi previste per giocattoli e abiti sulla presenza di sostanze tossiche. Per esempio quest'anno abbiamo rilevato tracce di un pericoloso materiale ignifugo in un modello di seggiolino prodotto dalla Joolz.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

E in Italia come funziona? Chi controlla?

FAUSTO MOZZARELLI - DIRETTORE AUTOMOTIVE DIVISION PA&V - CSI

Noi non facciamo prove di tossicità e il costruttore è tenuto a mostrare i risultati di test di tossicità e infiammabilità che può tranquillamente svolgere presso altri laboratori specializzati.

LUCINA PATERNESI FUORI CAMPO

Questo è un centro autorevole, il paradosso è che i risultati dei test fatti in Italia devono spedirli in Irlanda o in Olanda per ottenere il certificato di omologazione. Infatti è praticamente impossibile trovare bollini con il codice Italiano, rilasciato dal ministero dei Trasporti.

ANTONIO ERARIO - DIRIGENTE MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Probabilmente la ragione è anche dovuta al fatto che la normativa si è evoluta tanto per cui le attrezzature che il ministero dei Trasporti ha non necessariamente sono state aggiornate.

LUCINA PATERNESI

Come mai il Ministero non concede l'omologazione ai seggiolini fabbricati e prodotti in Italia?

ANTONIO ERARIO - DIRIGENTE MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Beh in realtà se al Ministero viene chiesta l'omologazione comunque l'omologazione viene data nel senso che i funzionari del ministero dei Trasporti, ovviamente individuano un laboratorio terzo se il nostro non è a norma o non è in quel momento disponibile. Io non so se il centro prove di Roma piuttosto che quello di Milano come stanno con l'attrezzatura... perché non seguio io.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Uno si chiede: perché se lo fanno gli Automobile Club tedeschi, anche la comunità internazionale non si adegua e alza il limite per ottenere l'omologazione ai 64 km orari, il crash test? Ecco, si coprirebbe il 90% degli incidenti. Non è lecito aspirare al

massimo della sicurezza? Poi per quello che riguarda il nostro ministero dei Trasporti, abbiamo capito che ha abdicato al controllo sulla sicurezza delegandolo agli altri: dal 2007 a oggi ha omologato 4 seggiolini. Bene, per quanto riguarda invece i test che abbiamo visto, le ditte che abbiamo controllato – tutte omologate - i risultati fatti dall'Adac e dagli Automobile Club tedeschi indipendenti, li abbiamo pubblicati sul nostro sito. Le ditte che hanno mostrato delle criticità, hanno preso dei provvedimenti. Allora, nell'ordine: la "Recaro", modello Optia & Smartclick che nel crash test si è staccato dalla base, ha proposto la sostituzione ai clienti; la Foppapedretti, modello Teknofix che a causa dell'altezza della cintura di sicurezza, potrebbe causare delle lesioni ai bambini, ha detto che ha fatto delle verifiche, ma che poi è stata comunque confermata l'idoneità. Mentre invece la Joolz, modello Izi Go Modular scrive che da "settembre non utilizza più le sostanze tossiche nei seggiolini quelle sostanze tossiche che sono state rilevate nei test; la Jané modello Grand i cui attacchi Isofix si sono aperti, ha ammesso il difetto su un lotto, l'ha ritirato dal mercato e sta facendo ulteriori verifiche. La Casualplay modello Multipolaris Fix, durante il crash test il manichino si è staccato dal seggiolino e quindi è stato espulso fuori, non ci ha proprio risposto.