

nuova cintura di sicurezza

FACILE INTERVENTO SALVA VITA

LA CINTURA CHE SALVA DOPO L'INCIDENTE SALVARE UNA VITA È UN GRANDE GESTO DI AMORE

Non intrappola
Salva senza dover tagliare la cintura

IL BREVETTO :” CINTURA DI SICUREZZA FACILE INTERVENTO SALVAVITA “

presenta una nuova cintura che rende facili i primi soccorsi ai feriti nell'immediato dopo l'incidente senza dover tagliare le cinture. Basta premere i pulsanti rossi delle due fibbie, facilmente raggiungibili da fuori veicolo, lato porte, e siamo liberi. L'unica FIBBIA, nella comune cintura a tre punti, perché difficilmente sganciabile subito dopo l'incidente, NON è conforme ai requisiti della Direttiva 77/541/CEE., e rende la cintura causa di danni irreparabili e decessi. Chi risarcisce i danni?

Foto n. 1



L'autista con la nuova cintura. Le due fibbie lato porta, permettono di liberare subito dalle cinture. In caso di un incidente, premere il pulsante rosso e la cintura è immediatamente sganciata.

Foto n. 2



**La fibbia nella parte centrale del veicolo non viene sganciata.
La nuova cintura con le due fibbie lato porte, rende facile e immediato il soccorso.
È applicabile a tutti i sedili del veicolo.**

Foto n. 3

La cintura dopo l'uso viene ripiegata e sistemata sui sedili. Facile richiamo all'uso



nuova cintura di sicurezza

FACILE INTERVENTO SALVA VITA
**LA CINTURA CHE SALVA DOPO L'INCIDENTE
SALVARE UNA VITA È UN GRANDE GESTO DI
AMORE**

Non intrappola
Salva senza dover tagliare la cintura

ARTICOLO 172 DEL CODICE STRADALE

Il Codice Stradale con l'articolo 172 determina
obblighi, doveri e sanzioni per l'uso della cintura di sicurezza.

Chi non la indossa viene multato!

Il conducente paga per i danni che subiscono i suoi ospiti, qualora non avessero agganciato la cintura. (sentenza della Cassazione).

Le simulazioni con un manichino al volante convincono della utilità della cintura, ma non rivelano quali danni subirebbe una persona dopo l'incidente, se fosse al posto del manichino.

È facile sganciare la fibbia dall'interno, quando si è fermi. È molto difficile sganciarla dall'esterno in caso di incidente con i feriti che sono di ostacolo.

Queste difficoltà sono ancora più gravi nelle macchine a due porte. Chi si trova alloggiato nel sedile posteriore resta intrappolato fino a quando viene liberato chi sta nel sedile anteriore. **L'immediatezza e facilità del soccorso salvano tante vite umane.**

Siamo per la cintura, ma la vogliamo più sicura.

La Commissione europea dei trasporti dice: *"Il tributo che gli Europei pagano alla mobilità è troppo elevato. Annualmente nell'Unione Europea gli incidenti stradali provocano 40.000 decessi, e oltre 1.600.000 feriti."*

I Ministri dei trasporti della UE, riuniti a Verona il 5 e 6 giugno 2003, parlano di "Una catastrofe umana",

Il Consiglio del P. E. del 19 febbraio 2003 riconosce *la cintura il più efficace dispositivo di sicurezza passiva, ma certi dettagli dovranno essere oggetto di adeguamento e perfezionamenti ulteriori.* Significa che la cintura non è ritenuta perfetta, *non risponde ai requisiti della Direttiva 77/541/CEE*

Le Case produttrici riconoscono la pericolosità della cintura dopo l'incidente e progettano nuovi sistemi per renderla meno pericolosa.

I Ministri dei Trasporti controllano con sofisticati sistemi elettronici la circolazione stradale, ma trascurano i requisiti della Direttiva 77/541/CEE, **forse mai letta.**

Stupisce tanta trascuratezza, causa di gravi danni e decessi !

La Direttiva 77/541/CEE è documento base della cintura a tre punti.

L'allegato n° 1 descrive i singoli componenti. Leggiamo nelle definizioni:

“ Complesso cintura concepito in modo da ridurre il rischio di lesioni in caso di incidente (punto 1.1)

Cintura a tre punti “ qualsiasi cintura formata dalla combinazione di una cintura sub addominale e di una cintura diagonale “ (1.2).

Tipo di cinture, una categoria di cinture che non presentano tra loro differenze essenziali, in particolare per i seguenti punti: 1.2.1 (le parti rigide, fibbia di chiusura, parti di fissaggio, riavvolgitore ecc.)

Punto 1.8.1. e seguenti, descrive il riavvolgitore della cintura.

Punto 1.4 La FIBBIA, “ il dispositivo a slacciamento rapido che consente all'utilizzatore di essere trattenuto dalla cintura.

Punto 2.4.2.1 La fibbia deve essere ideata in modo da escludere qualsiasi possibilità di impiego errato.

Punto 2.4.2. 2. Deve essere ideata di facile impiego e agevolmente raggiungibile.

Punto 2.6.1.3.2. Nel veicolo a due porte, il sistema di bloccaggio, che permette ai passeggeri installati nei sedili posteriori di uscire dal veicolo, deve sempre potersi sbloccare a mano. (la fibbia tiene intrappolati i feriti, ostacola il salvataggio).

Punto 3.3.2 Il dispositivo di apertura della fibbia deve essere visibile e agevolmente raggiungibile da parte dell'utilizzatore. La fibbia deve essere situata in posizione tale da essere immediatamente raggiungibile da parte di un soccorritore per liberare il passeggero in caso di pericolo.

Scopo della cintura: “ ridurre il rischio di lesioni per l'utilizzatore in caso di collisione o improvvisa decelerazione”.

Scopo delle fibbie: “ agganciare e sganciare agevolmente e rapidamente la cintura per rendere facile, immediato il salvataggio.

La fibbia, sottoposta a ripetuti test con manichini, risulta valida ed efficace, **ma negli incidenti non sono manichini , sono persone da soccorrere urgentemente.**

La fibbia non risponde ai requisiti della Direttiva 77/541/CEE

È innegabile che la FIBBIA , situata nella parte centrale del veicolo, freno a mano, tra i sedili posteriori **è in posizione da NON essere immediatamente raggiungibile da parte di un soccorritore per liberare il passeggero in caso di pericolo.**

È innegabile che da fuori veicolo è difficile raggiungere e sganciare facilmente la fibbia subito dopo l'incidente. I feriti e altri fattori occasionali ostacolano un soccorso rapido. Gli addetti al soccorso riconoscono queste difficoltà e sono obbligati a portare sempre il taglierino per tagliare la cintura e liberare il passeggero ferito.

È innegabile che la fibbia, non facilmente sganciabile **rende la cintura difettosa e pericolosa.** Per questo molti non la usano. Case automobilistiche e produttori di cinture riconoscono queste gravi difficoltà e studiano nuovi sistemi, per renderle più sicure.

Anche gli addetti al soccorso riconoscono la pericolosità della cintura a tre punti.

Pertanto la cintura di sicurezza difettosa, perché non conforme alla Direttiva, e pericolosa, perché causa di danni subito dopo l'incidente, non può e non deve essere “ritenuta sicura “, è un prodotto pericoloso da dover riesaminare. Il produttore produce la cintura, la casa automobilistica la installa, il Ministro dei trasporti obbliga all'uso. Dei tre chi dovrà risarcisce i danni causati dalle cinture difettose regolarmente agganciate?

Stupisce che le forze dell'ordine non abbiano mai segnalato questa nota negativa.

Il Parlamento Europeo il 19 febbraio 2003 dichiara : *la cintura “ dispositivo di sicurezza passiva più efficace negli incidenti stradali ” [...] e nelle conclusioni poi dice: “ Alcune disposizioni vanno riviste dopo che saranno resi disponibili i risultati degli studi, delle ricerche e dei test.[...] Ciò significa che in futuro certi dettagli dovranno essere oggetto di adeguamento e di perfezionamenti ulteriori”.* Il P.E. riconosce che certi dettagli dovranno essere rivisti e perfezionati. Significa che la cintura non è sicura .

Bisogna considerare la cintura in due momenti.

Nell'attimo dell'incidente la cintura è un valido mezzo di salvezza: riduce il rischio di lesioni, ma non elimina i danni, impedisce che i passeggeri siano catapultati fuori veicolo
Dopo l'incidente la fibbia, situata tra i sedili, non agevolmente raggiungibile, rende la cintura una trappola mortale, che ostacola il primo soccorso ai feriti. Nei veicoli a due porte è ancora più difficile sganciare le fibbie dei passeggeri, che occupano i posti posteriori. Restano intrappolati dalle cinture. Gli addetti al soccorso, tagliano le cinture.
Prova che la FIBBIA NON è agevolmente raggiungibile, NON è immediatamente sganciabile. Il taglio della cintura non è previsto dalla Direttiva.

Siamo per la cintura e la vogliamo più sicura.

È doveroso rivedere l'articolo 172 del CdS. Non è lecito imporre l'uso della cintura, ritenuta prodotto pericoloso, causa di danni. È doveroso rendere la cintura più sicura. L'autista deve assicurarsi che la cintura sia efficiente. **Anche il passeggero deve assicurarsi che la cintura sia efficiente.** La Cassazione condanna per omicidio colposo l'autista in difetto se il suo ospite muore perché senza cintura. **Chi sarà condannato se il passeggero muore perché la cintura regolarmente agganciata ha ostacolato il soccorso? La cintura ha tenuto intrappolato il passeggero ed è stata causa di decesso.**

La "cintura facile intervento salva vita" con le due fibbie, lato porte, facilmente sganciabili vuole rendere facile il primo soccorso ai feriti. Nella sua semplicità risponde ai requisiti della Direttiva, accetta tutti i nuovi ritrovati tecnici, viene facilmente installata. È stata presentata alla Commissione Europea: La giudica valida e risponde: **"Il suo brevetto potrebbe quindi essere utilizzato da qualsiasi produttore, senza dover modificare la legislazione europea."**Questo brevetto viene offerto, non venduto, a qualsiasi produttore voglia produrlo. Chiedo alla **Associazione Italiana familiari e vittime della strada** di prendere in considerazione quanto sopra esposto.

Salvare una vita è sempre un grande gesto di amore.

Credo che la nuova cintura facile intervento salvavita debba essere presa in considerazione non meno che l'Escape Belt dei ricercatori olandesi.

scalia.sj@gmail.com scalia.g@gesuiti.it scaliasj@tiscli.it

Scalia Giuseppe S.J. Tel. 095 7477870 + 301
Via E. Pantano 42
95129 Catania