

Cinture di vita: quel clic che ci tiene qui

Pubblicato: Domenica 29 Giugno 2025



C'è un filo invisibile che lega un ingegnere svedese che studiava piloti di jet negli anni '50, una maestra di Cazzago Brabbia che pochi giorni fa ha controllato con scrupolo le cinture di sicurezza dei suoi alunni, e i dati preoccupanti della Polizia Locale di Busto Arsizio. Un filo fatto di metallo, tessuto e responsabilità, che decide la differenza tra un urto e una tragedia.

Una cintura, un viaggio, una conversazione

Ieri, insolitamente, ho viaggiato sui sedili posteriori. Mio figlio davanti, accanto a mia moglie che guidava verso Milano per andare a trovare la nonna. Mi sono allacciato la cintura, come è giusto fare, ma c'era anche un secondo motivo, più sottile: era un piccolo stratagemma da genitore per lasciare a lui lo spazio davanti e creare un'occasione di dialogo. Altrimenti, lo so bene, si sarebbe rifugiato nel suo mondo parallelo col telefono, con le cuffie, con la testa altrove. Invece abbiamo parlato tutto il tempo. Di scuola, di estate, dei nostri programmi, delle cose da fare insieme nei prossimi mesi. E alla fine, quella cintura sul mio petto era davvero una specie di filo invisibile che ci teneva uniti. Bohlin l'aveva inventata per salvarci dagli urti, ma a volte ci salva pure dal silenzio.

Tutto iniziò con i caccia supersonici

Nel 1958 la Volvo chiamò a Göteborg un ingegnere meccanico che veniva dalla Saab, dove aveva lavorato a sistemi di sedili eiettabili per aerei supersonici. Si chiamava Nils Bohlin, e capiva meglio di

chiunque altro come il corpo umano, durante un impatto improvviso, fosse semplicemente incapace di reggere le forze che lo investono.

Il presidente Volvo lo volle con sé dopo che un parente era morto in un incidente automobilistico: le cinture a due punti dell'epoca non bastavano, il torace si piegava, la testa volava in avanti. Bohlin inventò così, nel 1959, la cintura di sicurezza a tre punti, la stessa che troviamo oggi in ogni auto. E la Volvo fece una scelta che cambiò il mondo: rinunciò ai proventi del brevetto, rendendolo gratuito per tutti i costruttori. Una scelta che ha salvato, secondo le stime, oltre un milione di vite.

La gita di Cazzago: una maestra che controlla le cinture, un'altra che muore

Quel gesto semplice, far scattare una cintura, è tornato di stretta attualità poche settimane fa, proprio sulle nostre strade. Il 19 maggio, un pullman carico di bambini della primaria Pascoli di Cazzago Brabbia si è scontrato contro un camion sulla Pedemontana, a Lomazzo.

Un'altra insegnante, prima della partenza, aveva fatto il giro del pullman per accertarsi che tutti i piccoli passeggeri avessero le cinture allacciate. Ma la tragedia è comunque arrivata: la maestra Domenica Russo, 43 anni, seduta accanto al conducente, è morta intrappolata tra le lamiere.

Il controllo rigoroso ha probabilmente evitato un bilancio ancora peggiore. Ma ci ricorda anche che, davanti alla violenza di certi impatti, la cintura è la prima ma non l'unica barriera: conta dove siedi, conta quanto corre il mezzo, conta la distrazione di un attimo.

Busto Arsizio: 816 incidenti e 277 senza cintura

Non serve guardare solo i grandi drammi per capire quanto questo filo di sicurezza sia fragile. A gennaio, durante San Sebastiano, la Polizia Locale di Busto Arsizio ha presentato i numeri del 2024: 816 incidenti stradali, +7% rispetto all'anno precedente. Quasi la metà, il 46%, ha avuto feriti. E un sinistro ha avuto esito mortale.

Ma c'è un dato che fa riflettere più di tutti: 277 automobilisti fermati senza cintura di sicurezza. Quasi uno al giorno. Il comandante Stefano Lanna l'ha detto senza mezzi termini: «Gli incidenti sono il nostro peso più grande». Un peso che si aggrava quando i verbali parlano di cinture inutilizzate, di telefoni al volante (451 casi), di ebbrezza raddoppiata rispetto al 2023.

Cassazione: “Se il passeggero muore senza cintura, paga il guidatore”

E se le storie locali non bastano, ci pensa la legge a ricordarci la posta in gioco. Il 7 gennaio 2025 la Cassazione ha stabilito, con una sentenza su un incidente mortale accaduto vicino Fiuggi, che se un passeggero muore perché non indossava la cintura, il conducente risponde di omicidio colposo. Anche se un cane attraversa la strada, anche se l'impatto sembra inevitabile: perché prima di partire, il guidatore ha il dovere di accertarsi che tutti siano assicurati.

È la stessa logica che aveva portato, pochi giorni prima, al rinvio a giudizio di una madre: non aveva fatto allacciare la cintura alla figlia di 13 anni, morta sbalzata fuori dall'auto su via Laurentina a Roma. Due casi distanti tra loro, ma uniti dalla stessa omissione fatale.

Il dono universale di Bohlin, e la responsabilità che resta nostra

E allora torniamo a Göteborg, 1959. Bohlin aveva già capito tutto: «Una cintura deve proteggere la parte superiore e inferiore del corpo, restando semplice da indossare con una mano». Il brevetto fu lasciato libero, perché non diventasse un lusso. Così oggi, da Cazzago Brabbia a Busto, fino alle strade di Milano, Napoli o Roma, nessuno può dire di non avere accesso a quella tecnologia.



Nils Bohlin
Inventor Volvo 3-point Safety Belt

Ma proprio per questo la responsabilità diventa tutta nostra. Di chi guida, di chi sale, di chi educa. Come quella maestra che ha fatto il giro del pullman prima di partire. O come ogni genitore che, davanti a un figlio, o una nonna, che sbuffa sui sedili dietro, decide di insistere.

C'è una frase che dice più di qualsiasi statistica o cronaca. «Hai messo la cintura?». Forse è il modo più

semplice per onorare la memoria di chi, mezzo secolo fa, progettò quel nastro pensando a piloti in caduta libera. E che invece, ieri come oggi, continua a salvarci, o a regalarci, semplicemente, una conversazione in più.

“C’è un po’ di Nils Bohlin in ogni automobile”, Nils Bohlin.

di Giuseppe Geneletti