

## Lo schianto del bus low cost, morta un'italiana. Tra risparmi e sicurezza, così la gomma sfida aerei e treni

MILANO Alle quattro e un quarto di domenica mattina, sull'autostrada A3 alle porte di Zurigo, nevicava in abbondanza e la strada era ghiacciata. Il pullman partito da Genova e diretto a Dusseldorf si è trovato di fronte a quella curva a destra all'improvviso, non ci sono cartelli che la segnalano, ha sbandato ed è andato sbattere contro il muro che costeggia la carreggiata. L'impatto è stato terribile. Nicoletta Nardoni, che proprio oggi avrebbe compiuto 38 anni ed è mamma di un figlio di 9 anni, è morta, e altre 44 persone sono rimaste ferite, la più giovane è una sedicenne svizzera. Gravi i due autisti di 57 e 61 anni, entrambi italiani, il primo era al volante al momento dello schianto, il collega era seduto accanto ed è in coma.

«ANDAVAMO VELOCI»

A bordo del torpedone low cost di Flixbus c'erano 51 persone, partite dalla Liguria per raggiungere la Svizzera in sei ore pagando il biglietto 35,99 euro. Nicoletta, che abitava a Mozzate, in provincia di Como, e lavorava al bar Chef Express della stazione del suo paese, stava andando a trovare il padre Domenico, originario di Cisterna di Latina e trasferitosi in Germania per fare il cameriere. Ieri mattina aspettava la figlia alla fermata, ma l'autobus non arrivava e il cellulare era muto. Così ha chiamato la compagnia a Zurigo: «C'è stato un incidente, sua figlia è rimasta coinvolta». Poco dopo, la terribile notizia che Nicoletta era morta sulla strada che collega Coira a Zurigo in una notte di tempesta, tanto che i servizi di meteorologia avevano avvisato di non mettersi in viaggio. La strada, racconta chi era lì, «sembrava una pista di pattinaggio». Tante le macchine finite fuori dalla carreggiata, un tassista che si trovava proprio davanti al bus racconta: «Ho sentito un gran botto. C'era neve sull'autostrada, non era stata pulita. Era davvero pericoloso. Io sono riuscito a non andare a sbattere tirando il freno a mano, me la sono cavata con un testacoda e uno spavento». Una manovra estrema che un pullman certo non può fare, soprattutto se non andava piano: «Siamo arrivati in prossimità di una curva a andatura troppo sostenuta. Il muro ci ha salvato», riferisce un passeggero colombiano ferito a un braccio. Quando sono arrivati i soccorsi molti viaggiatori erano intrappolati, «c'era chi urlava, è stata un'operazione difficile». L'incidente è avvenuto in un punto critico, con una brusca deviazione a destra su una strada secondaria in cui si immette la A3, e se il muro non avesse retto il bus sarebbe precipitato per una decina di metri finendo nel fiume Sihl, come è accaduto a un camion nel marzo 2016. La polizia cantonale di Zurigo, in collaborazione con la procura, indaga sulle condizioni del veicolo, del manto stradale e sul ruolo dell'autista. Flixbus, da parte sua, assicura che i sessanta partner che le forniscono i pullman «devono sottoscrivere un protocollo» sugli standard di sicurezza: «Chiediamo che gli autobus siano di ultima generazione e che vengano cambiati al massimo ogni tre anni. E per tutti i viaggi notturni devono essere presenti due autisti».

Tra risparmi e sicurezza, così la gomma sfida aerei e treni

ROMA Un bus che va, di notte, con la strada innevata e magari pure ghiacciata. Lo scenario fa emergere già molti pericoli, quelli tipici della strada, a prescindere se si viaggia in auto, in moto o con un moderno pullman griffato Flixbus, la start up nata meno di un decennio fa che ha rivoluzionato il modo di spostarsi in Europa, come hanno fatto le compagnie aeree low cost, i treni ad alta velocità e, soprattutto in città, Uber e le tante realtà di car sharing. Un progresso che ha reso più flessibili i trasporti creando offerte differenziate per esigenze e disponibilità economiche. Come sempre avviene per gli spostamenti su gomma bisogna sottostare a tutta una serie di regole che, per quanto applicate alla lettera, non sono certo in grado di garantire la sicurezza assoluta. Solo quest'anno ci sono stati due incidenti per l'esplosione di altrettante

cisterne che trasportavano Gpl; probabilmente le dotazioni di sicurezza erano in regola, ma questo non è bastato.

Flixbus è un'azienda moderna, diventata rapidamente leader del suo settore che mette la sicurezza al primo posto con richieste per le aziende più piccole che lavorano per lei molto più stringenti di quelle previste dalla legge. Un vincolo per tutti: gli autobus utilizzati devono essere nuovi, di ultima generazione e sostituiti entro tre anni. Già questa è una forte garanzia di sicurezza poiché mezzi del genere è quasi certo che siano in buona efficienza e possono contare sui più sofisticati dispositivi di sicurezza attiva, cioè quelli che aiutano a prevenire gli incidenti. Flixbus prevede il doppio autista nei viaggi notturni e il Gps a bordo per controllare le velocità degli spostamenti, il punto dove si trova il veicolo e il rispetto dei tempi di guida. Ma la strada più dell'aria e delle rotaie resta un posto pericoloso dove muoversi, un luogo dove viaggiano i mezzi più disparati per dimensioni e prestazioni. Un colpo di sonno, una placca di ghiaccio traditrice, la sicurezza su strada non può mai essere assoluta.

