

Ecco il fenomeno
 «Flixbus»
 risparmio e cortesia
 salgono a bordo



L'INVIATO DE VITO ALLE PAGINE 16-17 >>

TRASPORTI SU GOMMA Un mezzo della flotta Flixbus

TRASPORTI

PERCHÉ LA CRISI DELLA MAROZZI

VIAGGIARE COMODI

I mezzi lunghi 12 metri e 80 centimetri, un metro in più dei concorrenti, ma con 6 posti a sedere in meno per poter allungare le gambe

Un giorno in viaggio sul fenomeno «Flixbus»

La nuova compagnia low cost che sbanca la concorrenza

dal nostro inviato
GIANLUIGI DE VITO

● **DA BORDO DELL'AUTOBUS.** Sottiglia a un cerbiatto, la grande capsula FlixBus, colore verde fluo. Avanza come un gigante. Stoppa le ruote di gomma dieci minuti alle undici.

Via Capruzzi. Poggia come polvere. Il cielo plumbeo toglie luce, ma il cerbiatto è visibile da ogni angolo. E il nugolo di viaggiatori è già schierato in fila. Ognuno ha la videata del telefonino aperta sul quadratone nero punteggiato: il «QR», per chi mastica il webdizionario. «Mi dica il nome, basta quello». Bip. «Prego, salga», s'affretta a dire una giovane donna col gilet fluo griffato come il cerbiatto. Rimarrà a terra, lei non è dell'equipaggio. Ma ci mette sette minuti a sdoganare gli ingressi che riempiono la metà rimasta vuota del grembo.

Lecce-Roma, tratta 572. Partenza

da Bari alle 11.10, arrivo alla stazione bus di Tiburtina alle 16.30, indica il biglietto del cronista. Costo: 25 euro e 90 centesimi. Acquistato on line il giorno prima. Dalla prevendita nel bar sotto i portici, al lato opposto dell'angolo del *pit-stop*, arrivano trafelati due georgiani. Allungano la stampa del biglietto: 60 euro. È lo svantaggio dell'ultimo minuto: prima prenoti, meno paghi; chi tardi arriva, caro alloggia. Funziona così la «Ryanair» dell'asfalto.

Si parte. Con un due minuti di ritardo. Le cinque ore e 20 minuti dell'andata e le cinque ore e 50 minuti del ritorno, hanno lo scopo di raccontare dalle viscere del cerbiatto il «fenomeno» FlixBus. Che ha avvelenato i competitori storici di mezza Italia e gettato sul lastrico degli esube-

ri operatori di autolinee di Puglia con blasone e tradizione come «Marozzi».

La salita dei «baresì» completa la capsula: 42 viaggiatori, limite sfiorato. Ed è la prima nota sul taccuino: la bestia fluo è lunga 12 metri e 80 centimetri, un metro in più, pare, rispetto a molti altri pullmann concorrenti, ma con sei posti a sedere in meno. E questo per evitare che le gambe stiano strette e che lo schienale reclinato riduca il passeggero a salsicciotto insaccato. Il metro in più rende più agevole l'accesso gabinetto, che sia pure ridotto ai minimi termini è messo a disposizione senza reticenze.

La parte leccese predomina, quella salita a Bari ha età più varia. Quanto basta per vedere di persona ciò che gli uffici di Milano del pianeta FlixBus traducono in numeri. Le ore di viaggio sono tante e la chiacchierata al cellulare con Marco Zucchetti, di stanza a Milano, appunto, serve a mettere in fila cifre e tendenze. Chiacchierata agevole perché è se-

guita da WhatsApp e email facili da consultare. E siamo all'altra nota da taccuino: il grembo fluo ha il wi-fi gratuito, senza password. Non solo. Non c'è bisogno di batterie di riserva per cellulari e dispositivi elettronici perché sotto le poltrone c'è una presa elettrica a disposizione. L'altra nota è per la tolleranza per lo spuntino. In realtà puoi far fuori pure una teglia di patate riso e cozze, nessuno obietta nulla. La pausa ristoro è a discrezione degli autisti: la concedono se la tabella di marcia non ha ritardi, altrimenti si tira dritto. Ma lo spuntino è tollerato comunque.

La minivalanga di statistiche che arriva via etere da Zucchetti dice in sintesi che i pugliesi più «fedeli» di FlixBus sono universitari e pendolari del lavoro, in una fascia di età compresa tra i 18 e i 25 anni. Sono loro il cuore del business della rete pugliese fatta di 36 città collegate. E da venerdì prossimo, 8 dicembre, il numero sale a 37, perché entra San Giovanni Rotondo collegata non solo con Pescara, Bologna, Milano e Torino, ma anche con

Bardonecchia e Oulx in Val di Susa. Sono le geometrie variabili della Gomma, disegnate sull'onda del collegamento anche orizzontale, dopo che il Novecento del Ferro

(leggi: i treni) ha designato lo sviluppo a collo di bottiglia, negando approdi sud-sud, a vantaggio delle emigrazioni verticali che servivano a produrre la manodopera delle fabbriche nordiche.

In fondo, la fortuna del collegamento su strada è stata sempre nel singhiozzo ferroviario. Che FlixBus ha tradotto subito in traiettorie dai grandi numeri: da gennaio a novembre 2017, un terzo dei quattro milioni di passeggeri è di meridionali; 60 delle 170 destinazioni delle 17 regioni sono a Sud. E per tornare alla *hit parade* delle preferenze pugliesi, il successo riscosso dai collegamenti Centro-Sud è spinto soprattutto da foggiani, brindisini, le-

cesi, tarantini e andriesi che per raggiungere Roma scelgono la Ryanair dell'asfalto mantenendo alto il tasso di riempimento del cerbiatto fluo anche durante la settimana, e non solo negli ultimi tre giorni o nei festivi.

Gli statistici dei trasporti del Politecnico di Milano («Report Traspol» del primo semestre 2017) tra l'altro, dicono che il corridoio Sud-Centro ha un peso relativo passato dal 17% del gennaio 2016 al 35% del giugno 2017. Piatto ricco, FlixBus ci ficco. Senza escludere altri menù. Perché l'altro

corridoio, quello Sud-Sud, è segnato dalla passione napoletana dei baresi. Napoli è la tratta più affollata dai viaggiatori in partenza dal capoluogo. Facile da spiegare, visto il treno veloce che ancora non c'è.

Nemmeno il Nord dispiace, anzi. Milano è la preferita da barlettani e tranesi, e le linee per Bologna e Torino registrano tassi di riempimento da più di una delle 36 città pugliesi collegate.

La verità è che così va il trasporto. Come dire, la tendenza non fa felice solo la compagnia di autobus di Monaco di Baviera, fondata appena nel 2011 e sbarcata sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza nel 2013. FlixBus è in Italia dal 2015, in Puglia dal 2016. E se macina successo è per il bisogno e il piacere pugliese di uncinarsi a quel resto d'Europa lungo la quale i cerbiatti verde fluo hanno fatto viaggiare nel 2017 più di 60 milioni di passeggeri (30milioni nel 2016).

Mercato a maglie larghe, non c'è dubbio. È appena del luglio scorso la relazione annuale dell'Autorità di regolazione dei Trasporti: dopo la liberalizzazione del 2014, l'espansione della domanda è stata negli ultimi due anni pari al 15-18%. Tutti a bordo, allora: c'è spazio.

Ore 16,28: Roma Tiburtina. La Puglia tedesca approda in anticipo. Scusatate se è poco.

LA STATISTICA

Universitari i viaggiatori più «fedeli» in una fascia di età tra 18 e 25 anni

PREFERENZA

Da gennaio a novembre un terzo dei 4 milioni di passeggeri è meridionale



«NOI COSÌ RISPARMIAMO»

C'è l'artigiano-pendolare e l'infermiere in viaggio con la moglie. «Con piccole penali si cambia il biglietto anche 15 minuti prima»

COMPETITIVA CON I TRENI

«Biglietti meno cari perfino rispetto alla carta argento di Trenitalia». Ma soste troppo brevi, così si viaggia più veloci

FILT CGI
Federazione
Italiana
Lavoratori
Sportivi

I pendolari spendono anche 20 euro in meno

La soddisfazione tra i viaggiatori assidui sulle tratte più lunghe

dal nostro inviato

● **DA BORDO DELL'AUTOBUS.** La Puglia imbarcata a Lecce e a Bari è un segugio alla caccia del miglior prezzo. Ogni euro di risparmio è grasso che cola per chi studia e lavora lontano da casa. **Giovanni Dozzi**, 47 anni, artigiano, di Lecce: «Ho confrontato i prezzi con altre linee e con il treno. Ho scelto FlixBus perché risparmio una ventina di euro tra andata e ritorno».

Dario De Matteis 59 anni, infermiere, viaggia con la moglie, **Anna Fortuna**. Sono di Salice Salentino e da quando uno dei figli vive e lavora a Roma fanno la tratta in media una o due volte al mese. Dario è un «adulto» digitale, smanettatore abile di cellulari e tablet. Fa una sintesi feroce: «Questo è l'unico modo per andare e tornare da Roma senza svenarsi. Con l'auto spendiamo una media di 170 euro, col treno siamo su una media di 70 euro a tratta a persona. Qui, spendiamo più o meno 23 euro. Prenoto con l'App (l'applicazione sul telefono mobile, ndr) o attraverso il sito. Comodo. Vado anche sulla pagina Facebook e faccio parte di un gruppo chiuso e riesco a ottenere buoni sconti. A volte mi capita di trovare corner per strada dove i promoter distribuiscono tagliandi di sconto. E poi fino a 15 minuti prima della partenza, pagando una piccola penale, possono cambiare il biglietto. Se lo

faccio con un certo margine mi riconoscono l'intero valore da poter riutilizzare. Le assicuro che con altre compagnie certe operazioni via web non sono facili e non vanno mai a buon fine». «La verità è che per noi che ci muoviamo da Lecce, a parità di costi non abbiamo molte alternative, o le abbiamo ad orari non certo comodi», aggiunge Anna. Un «neo», lo trova eccome: «Dieci minuti di sosta per un viag-

gio di oltre sei ore sono davvero pochi».

«Male che vado spendo al massimo 28 euro a tratta», commenta **Loredana Cinfeta**, 35 anni, estetista leccese. Vive a Roma da cinque anni e prende FlixBus a ogni occasione: «Evito i fine settimana perché il costo aumenta. Con queste tariffe non puoi pretendere di più, gli altri non ti fanno pagare meno. Si viaggia comodi, pazienza per le due ore in più».

Carlo Capone, 50 anni, grafico, anche lui di Lecce città, fa su e giù spesso, per motivi di lavoro: «Le offerte di Trenitalia si esauriscono velocemente. Qui le trovo fino al giorno prima. E poi sono organizzatissimi. È vero, la sosta è breve. Ma sugli altri pullman dura di più perché mi dicono che non fanno utilizzare il bagno e che non consentono di mangiare a bordo».



VIAGGIATORI Dario De Matteis e la moglie Anna Fortuna

Comodo e per tutte le tasche. Perché la strategia delle vendite dei biglietti *on-line* è un modello di business che conquista ormai anche chi sul web ci va poco o niente.

Se la tratta Lecce-Bari-Roma fa incetta di salentini, la stessa tratta, al ritorno, ribalta la geografia delle provenienze. Roma-Lecce in partenza alle 17.30 aggiunge una tappa: Andria. Ed è una destinazione che incide

eccome sul riempimento degli autobus verdi. **Beatrice De Luce**, insegnante in pensione, tranese di origini ma andriese d'adozione, accompagna spesso la figlia Antonella, a Roma per almeno un paio di volte al mese. E l'ex prof. è schietta: «Soffro il treno ma preferisco questa linea perché mi consente di partire e arrivare nella mia città senza dover raggiungere la stazione di Barletta. Ho la carta d'argento di Trenitalia, d'accordo. Comunque spenderei sui 40 euro, qui pago tra i 19 e i 24 euro. Ci pensa mia figlia a fare i biglietti». **Antonella Brandonisio**, 33 anni, avvocato, la figlia dell'ex prof, è netta: «Preferisco il treno, è più comodo e ci mette un'ora in meno. Ma l'autobus ha i suoi vantaggi. Di notte viaggi senza paura, perché sei in un ambiente protetto. Se poi riesci pure a risparmiare, tanto meglio. Chi viaggia a meno, viaggia di più. E il risparmio cumulato alla fine fa una bella cifra. E poi la procedura d'acquisto on line non è più un problema». Beatrice incalza e fa un appunto: «La linea Roma Andria fa tappa a Caserta e a Napoli. Ci mette un'ora in più, e pesa eccome».

Claudio Perta, 50 anni, di Bari città, è un sottufficiale della Marina, di stanza a Roma. È un pendolo, fa su e giù ogni settimana: «È la prima volta che prendo FlixBus. Alterno tutto, treno, aereo, autobus. Sei ore contro le tre ore e mezza del treno sono una mazzata. Ma poi subentrano altri fattori, il costo del biglietto e la disponibilità delle offerte. Non c'è più un treno e un aereo a prezzi accettabili fino a dopo l'epifania. Non ci resta che FlixBus. E poi non ho letto recensioni negative».

Arrivata a Bari, la schiera di studenti trolley-e-zaino scende in fretta e recupera il sorriso sgualeto dalla stanchezza: 25 minuti di anticipo. Scusate se è poco. [g. d. v.]