

BUS È BELLO SE È LOW COST E ARRIVA OVUNQUE

Andrea Incondi,
31 anni,
amministratore
delegato
di FlixBus.



Prezzi bassi, servizi smart, destinazioni in tutta Europa. L'operatore tedesco di autobus FlixBus sta conquistando l'Italia. Ma le Ferrovie preparano la controffensiva.



110

CITTÀ
ITALIANE
COLLEGATE
DA FLIXBUS

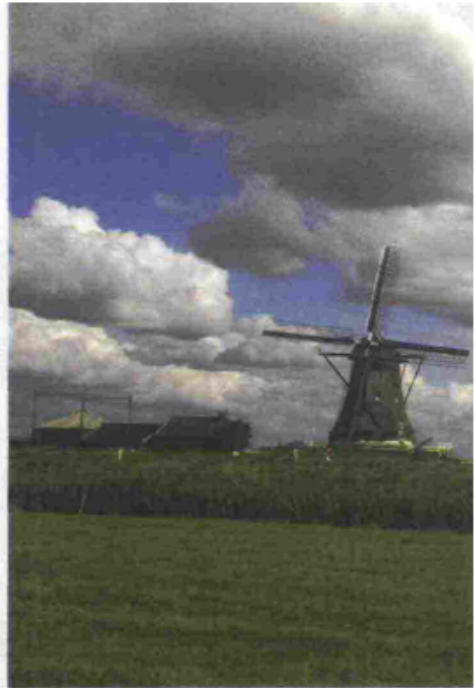


di Mikol Belluzzi

Per un giovane cliente è un moderno Cupido, che l'ha aiutato a salvare la sua storia d'amore a distanza. Per Renato Mazzoncini, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, che l'ha citato durante la presentazione del nuovo piano industriale, è un «incubo». «Ma quale Cupido e incubo! Sono solo una persona che crede in un nuovo modello di mobilità collettiva, sostenibile, che consente a tutti di viaggiare» si schermisce Andrea Incondi, manager 31enne che a gennaio 2015 ha portato in Italia Flixbus, la start-up tedesca che in poco meno di quattro anni ha trasportato con i suoi autobus low cost 50 milioni di passeggeri verso 900 destinazioni in una ventina di Paesi europei, creando una vera e propria rete Intercity su gomma.

Centomila collegamenti giornalieri per un'azienda con un modello di business unico che, per dirla come Incondi, «unisce il meglio dei due mondi»: quello innovativo di Flixbus, con la sua piattaforma tecnologica che pianifica i viaggi, gestisce i clienti, vende i biglietti, studia prezzi e marketing, e quello tradizionale delle 250 società di trasporto partner, in genere piccole o medie aziende familiari, a cui fa capo l'operatività attraverso 5 mila autisti professionisti e la manutenzione della flotta verde-arancione.

I viaggi tra le 110 città italiane servite da Flixbus sono più lunghi di quelli in treno (per un Milano-Roma, la tratta più gettonata, servono più di 8 ore), ma i prezzi sono talmente accessibili (da 15,5 euro) e i servizi in vettura così smart (sedili comodi e distanziati, prese elettriche, wi-fi gratuito, due ba-



NUOVI AUTISTI E SERVIZI SMART



Le aziende partner di Flixbus in Italia hanno assunto 600 persone, in gran parte autisti professionisti.



I pullman Flixbus hanno al massimo due anni di vita e i sedili sono a 74 centimetri di distanza.



gagli gratuiti e toilette a bordo) che già 2 milioni d'italiani hanno apprezzato l'offerta alternativa. Dedicata soprattutto ai giovani e agli studenti, con più tempo a disposizione e meno soldi in tasca, ma anche a tanti pensionati che con queste tariffe usano Flixbus come una navetta per andare a trovare figli e parenti. «Sui nostri pullman trasportiamo un po' più donne che uomini perché ci considerano un ambiente protetto soprattutto durante i viaggi notturni» afferma con una punta d'orgoglio Incondi «ma stiamo preparando offerte mirate per le famiglie e in questi giorni abbiamo lanciato Interflix, un coupon da 99 euro che permette di raggiungere in tre mesi cinque città europee senza limiti di destinazione». Una sorta di Interrail su gomma e un attacco diretto alla supremazia di Fs, che ha contrattaccato lanciando Busitalia long haul, un servizio di bus a lunga percorrenza e a basso costo prenotabile direttamente dal sito di Trenitalia su cui l'operatore ferroviario crede al punto da costituire una flotta di 3 mila nuovi autobus.

La vecchia cara gomma, quindi, non è morta, ma giocherà un ruolo chiave nella mobilità collettiva futura. In questo momento l'80 per cento degli italiani si

20

I PAESI EUROPEI SERVITI DA FLIXBUS



sposta ancora con mezzi privati, il 15 per cento usa altre modalità condivise e pubbliche, come il trasporto pubblico locale, e solo il 5 per cento i servizi ferroviari. «FlixBus non ruba clienti a nessuno. Anzi, l'obiettivo è collaborare con Ferrovie e con tutti gli altri operatori per far conoscere meglio i nostri servizi e renderli un'alternativa «cool» all'automobile. E se riusciremo a spostare dal trasporto privato a quello collettivo anche solo il 10 per cento degli italiani ci sarà spazio di crescita per tutti».

Il caso tedesco è emblematico. Non-

stante il mercato sia liberalizzato dal 2013, le ferrovie tedesche hanno registrato un più 2 per cento di traffico. «In Germania sempre più persone rinunciano all'auto di proprietà: se i servizi di trasporto migliorano e i prezzi scendono è inevitabile che l'intero mercato ne benefici». Anche in Francia, dove dall'1 luglio 2015 il business è stato aperto ai privati su spinta dell'ex ministro Emmanuel Macron, più di 700 comuni che prima erano tagliati fuori dai collegamenti ferroviari diretti ora sono raggiunti da sei compagnie di autobus che hanno creato 5 mila posti

di lavoro. Oltre a FlixBus c'è Ouibus, filiale di SnCF, le ferrovie francesi, che collega anche Milano, Genova e Torino con un centinaio di città transalpine, mentre su Udine, Venezia e Bolzano da qualche mese arrivano i mezzi dell'austriaca Hello bus che unisce il Triveneto all'Est Europa.

Basta viaggiare sulle autostrade italiane per rendersi conto del boom degli autobus a lunga percorrenza. Secondo i dati elaborati dal Politecnico di Milano su un campione di autolinee, nel 2015 l'incremento dell'offerta di servizi sul lungo raggio ha sfiorato il 40 per cento con quasi 2 mila frequenze a settimana, aumenti che hanno riguardato tutte le direttrici geografiche, in particolare i collegamenti Nord-Nord, Centro-Nord e Sud-Nord.

Una fame di viaggi e un reticolo di destinazioni mai visti prima in Italia. Eppure c'è chi chiede a gran voce più controlli su FlixBus e persino l'intervento del ministero dei Trasporti per bloccare tanta intraprendenza. Sono gli operatori tradizionali di autobus a lunga percorrenza, che si sentono minacciati da un'azienda ribattezzata la «Uber dei pullman», un semplice aggregatore di posti, ma soprattutto «una società virtuale cui sono state date oltre un centinaio d'autorizzazioni ministeriali come se fosse un operatore tradizionale» tuona Giuseppe Vinella, presidente di Anav.

Per il numero uno dell'Associazione nazionale autotrasporti viaggiatori aderente a Confindustria, l'operatore tedesco, che in Germania controlla l'80 per cento del mercato, sfrutta la debolezza di tante aziende di questo settore frammentato e in crisi strutturale, diventate loro malgrado lo zoccolo duro della flotta FlixBus. «Mi

TRE UNDER 35 CHE HANNO SCOMMESSO SULLA LIBERALIZZAZIONE DEI TRASPORTI



Da qualche giorno alla guida di FlixBus si è seduto un manager di lungo corso, Arnd Schwierholz, ex numero uno del vettore Air Berlin. Una sorta di rito di passaggio da start-up ad azienda strutturata per il gruppo tedesco nato a Monaco di Baviera nel 2013 su iniziativa di tre under 35, André Schwämmlein, Daniel Krauss e Jochen Engert, convinti che la liberalizzazione del trasporto pubblico in Germania (e poi nel resto d'Europa) fosse una grande opportunità di business.

I fondatori di FlixBus: da sinistra, André Schwämmlein, Daniel Krauss e Jochen Engert.



sembrano dichiarazioni paradossali se si considera che molti dei nostri 50 partner italiani sono associati ad Anav» ribatte Incondi. «Certo, il nostro è un modello di business innovativo, ma è assurdo definirci un'azienda virtuale quando grazie a noi ogni giorno circolano 150 autobus che hanno creato 600 posti di lavoro. Credo, invece, che ognuno debba specializzarsi in quello che sa fare meglio: noi forniamo ai nostri partner tecnologia, servizi mirati, formazione e marketing; loro, invece, si concentrano su trasporto e autisti. E più persone sui pullman si trasformano in più profitti a fine anno».

Ma anche tariffe più basse per chi viaggia. Una flessione che è già in atto secondo l'analisi del Laboratorio di politica dei trasporti Traspol realizzata in collaborazione con la piattaforma di vendita online Checkmybus.it: nel primo semestre 2016 il numero di biglietti acquistati sul web è più che triplicato, mentre il prezzo medio del viaggio è sceso a 0,051 euro al chilometro contro gli 0,063 euro d'inizio anno. Fondamentali sono state le logiche commerciali e di marketing dei nuovi operatori che comunicano orari e ritardi via smartphone e formulano le tariffe in base a degli algoritmi sempre aggiornati.

Prezzi che potrebbero subire nuove pressioni verso il basso con l'arrivo di Fs e della sua super flotta di autobus. «Io vedo con favore l'ingresso di Ferrovie. Se si lavora in più soggetti e si migliorano i servizi è uno stimolo a fare sempre meglio» sottolinea Incondi. Che lancia un progetto da realizzare con Mazzoncini. «Lo potremmo chiamare "100 autostazioni d'Italia" e vuole rendere questi luoghi d'attesa più accoglienti e sicuri di quanto siano ora, com'è stato fatto con le stazioni ferroviarie». Anche per questo lunga vita alla corriera smart! ■



I viaggi in pullman sono un'alternativa al treno?

Di' la tua sulla pagina Facebook di Panorama.