

Dopo lo stop il governo prova a fare marcia indietro. A Napoli è boom di viaggi

FlixBus, rivincita del trasporto low cost

Francesco Lo Dico

«La norma FlixBus sarà rivista. È necessario farlo per ampliare il diritto alla mobilità

dei passeggeri, con minori costi e più garanzie. È giusto favorire il diritto dei cittadini a viaggiare utilizzando mezzi che offrono un vantaggio economico». Sulla guerra ai pullman low cost scate-

nata con una norma «ad aziende» prevista nel Milleproroghe, arriva dal governo la garanzia di un decreto pronto a rimettere in pista la compagnia. Che tuttavia avrà 90 giorni di tempo

per adeguarsi al blocco, nei quali potrà continuare a offrire i propri servizi. In gioco 45mila collegamenti al giorno verso 900 destinazioni di venti Paesi.

>A pag. 14

Francesco Lo Dico

La guerra contro gli autobus low cost è esplosa ieri in Parlamento, con il governo costretto a fare marcia indietro sulla stretta anti-FlixBus, il servizio web che offre agli utenti corse in pullman a costi stracciati. Ad affossare l'azienda tedesca è stata in un primo momento un emendamento ad hoc contenuto nel Milleproroghe approvato definitivamente al Senato. Una leggina, che in buona sostanza concede l'autorizzazione a viaggiare di regione in regione, soltanto alle imprese che si occupano di trasporto su strada. E che mette FlixBus nella condizione di non potere più offrire i suoi servizi in Italia: l'azienda offre infatti viaggi in pullman sul web per conto di altri partner, non si occupa direttamente degli autobus, ma si limita a «sponsorizzarli» sotto la sua insegna. «Un favore alle lobby dei trasporti», è insorto il Parlamento. Così che il governo si è visto costretto a fare retromarcia, dopo aver accolto un ordine del giorno che lo impegna a sopprimere la novità con il primo provvedimento utile, il ddl concorrenza. «La norma FlixBus sarà rivista. È necessario farlo per ampliare il diritto alla mobilità dei passeggeri, con minori costi e più garanzie», ha assicurato il viceministro dei Trasporti, Riccardo Nencini. Garanzie che hanno acceso l'ottimismo del manager italiano di FlixBus, Andrea Incondi.

Il trionfo
Sotto
il Vesuvio
300mila
passeggeri
nel 2016:
a Roma
con 10 euro

«Contro di noi c'è stato un attacco grave portato avanti dai poteri forti e dalle lobby che cercano di fermare l'innovazione - spiega - ma siamo fiduciosi nell'impegno assunto dal governo». Per comprendere il perché di tanto astio, basta dare un'occhiata ai numeri di FlixBus, che oggi offre 45mila collegamenti al giorno verso 900 destinazioni di venti Paesi. In soli quattro anni l'azienda ha creato la rete di pullman intercity più estesa e popolata d'Europa. Oltre 21 milioni di passeggeri saliti a bordo all'insegna di una rivoluzione low cost che prima ha sbaragliato la concorrenza e poi l'ha costretta ad alleanze. La forza dei tipici bus verdi al servizio della piattaforma tedesca, è tutta nei prezzi imbattibili. Da Napoli a Siena si viaggia con meno di 10 euro, e per la stessa

Andrea Incondi
«Contro di noi c'è stato un attacco grave portato avanti dai poteri forti e dalle lobby che cercano di fermare l'innovazione - spiega - ma siamo fiduciosi nell'impegno assunto dal governo». Per comprendere il perché di tanto astio, basta dare un'occhiata ai numeri di FlixBus, che oggi offre 45mila collegamenti al giorno verso 900 destinazioni di venti Paesi. In soli quattro anni l'azienda ha creato la rete di pullman intercity più estesa e popolata d'Europa. Oltre 21 milioni di passeggeri saliti a bordo all'insegna di una rivoluzione low cost che prima ha sbaragliato la concorrenza e poi l'ha costretta ad alleanze. La forza dei tipici bus verdi al servizio della piattaforma tedesca, è tutta nei prezzi imbattibili. Da Napoli a Siena si viaggia con meno di 10 euro, e per la stessa



Il fenomeno

FlixBus, boom a Napoli ma è guerra al low cost

Stop ai pullman, il governo varerà un decreto per lo sblocco

cifra si arriva anche a Milano. Nove euro e novanta centesimi: nessun costo di prenotazione, due valigie incluse, wifi e toilette a bordo, e 74 centimetri tra un sedile e l'altro per stendere le gambe. Come Ryan Air, ma sulla gomma. Un'ascesa inarrestabile che anche in Italia, dove la compagnia è sbarcata nel luglio del 2015, conta su numeri esorbitanti: 120 città italiane collegate a 1000 destinazioni europee, tre milioni di passeggeri nel 2016 (di cui 300mila soltanto a Napoli), 150 autobus in giro per il Paese, 50 aziende italiane di bus partner, e un indotto di 7-10 persone per pullman che ha generato circa 1000 posti di lavoro.

Prenotare una corsa su FlixBus è un'operazione piuttosto semplice e intuitiva. Prima lo fai, meno spendi: classica filosofia low cost. Si digitala la stazio-

ne di partenza e quella di destinazione, pochi clic, qualche dato, e il pagamento con carta. Sempre molto modico. Da Roma a Torino 17,90 euro, da Milano a Parigi 29 euro, mentre per trascorrere il carnevale a Venezia o a Viareggio bastano 19,90 euro. Per chi ha in mente di rispolverare il brivido dell'Interrail, c'è anche un pass da 99 euro per viaggiare in cinque diverse nazioni, al costo medio di una giornata trascorsa in una capitale europea.

Per rendere le cose ancora più semplici, FlixBus consente di acquistare i ticket anche via smartphone con un'app gratuita.

I sostenitori del green hanno di che gioire: tutti gli autobus utilizzati da FlixBus sono Euro5 ed Euro6 e non hanno più di tre anni di età. La filosofia aziendale, di matrice teutonica, non ammet-

te deroghe. I mezzi affiliati a FlixBus devono essere in possesso dei più avanzati dispositivi di assistenza alla guida, e sono monitorati a distanza da una centrale di controllo che ne individua la posizione in tempo reale.

«Il segreto», racconta il managing director italiano, Andrea Incondi, «è stato quello di coinvolgere gli operatori a livello locale: sono loro a investire acquistando autobus nuovi di zecca mentre FlixBus si occupa di tutto il resto dalla pianificazione, vale a dire quali tratte offrire, con quali frequenze per quali città, fino al marketing e alla politica dei prezzi determinata grazie a un algoritmo molto sofisticato». E qui la spiegazione è d'obbligo. La startup nata in Germania nel 2011 dall'intuizione di tre giovani nerd informatici (Schwämmlein, Krauss e Jochen Engert)