

“Non toglieteci i nostri bus da 10 euro”

Il terminal di Milano Lampugnano è avvolto da un'aria scura. Franziska Schreiber fissa il bus a due piani. «Torno a casa. Da quan-

do ci sono loro capita più spesso». Loro sono i torpedoni verdi su cui con un po' di fortuna e tempismo si viaggia anche per mille chilometri spendendo 5 o 10 euro. È l'ultima - o penultima - frontiera del low cost che

l'Italia sta mettendo in discussione: un emendamento al decreto «milleproroghe» rischia di mandare all'aria Flixbus, la piattaforma on line che dal 2013 garantisce bus a prezzi stracciati.

CONTINUA A PAGINA 17

Su Flixbus tra ingegneri e studenti

“In treno avremmo speso il triplo”

Viaggio a bordo del bus low cost: “Un disastro se lo tolgono”
E il governo fa retromarcia sulla norma che minaccia il servizio

Reportage

ANDREA ROSSI
TORINO

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

«Sarebbe un disastro», sospira Franziska prima di salire. È di Duisburg, in Germania, da un anno vive a Milano. In quindici ore - e con 33 euro - sarà a casa. «Senza, impiegherei un po' meno, ma dovrei prendere due bus, un aereo e un treno. Spenderei più del doppio ma io studio, di soldi ne ho pochi». Viaggiando così, prenotando su Internet, un po' in anticipo, e trovando l'offerta giusta, con 10 euro si va da Milano a Roma, con 7 da Torino a Milano. Meno di un treno regionale, non parliamo dell'alta velocità. Non a caso i bus partono quasi sempre pieni, popolati di ragazzi, studenti, turisti, ma anche insospettabili ingegneri come Roberto Corallo, che abbiamo incontrato sul bus delle 14, da Torino a Ferrara passando per Milano e Orio al Serio,

dove aveva un volo per Monaco. Azzoppato dal blocco ai motori diesel voluto dalla sindaca di Torino Appendino, Roberto ha ripiegato sul bus: «Due ore e mezza di viaggio a 9 euro a 90. In treno avrei impiegato lo stesso tempo ma speso quasi il triplo. E il bus alternativo costava 25 euro».

Potere del marketing elevato a sistema. Fino a qualche mese fa erano in due a contendersi il mercato: Flixbus, sede in Germania, e Megabus, ora assorbita dalla rivale, che ne ha rilevato il marchio ma non i 115 autisti, lasciati a casa. La dura legge della new economy: Flixbus non possiede un solo autobus. È una piattaforma che in Italia si appoggia su 50 aziende. Vende i biglietti, fissa i prezzi, incassa i pagamenti trattenendo per sé circa il 30%, veste i bus a sua immagine e somiglianza. Ma i bus sono dei partner. E così gli autisti. E i costi: benzina, assicurazione. Però è Flixbus a dettare le condizioni, economiche e di servizio, a cominciare dal fatto che i mezzi devono essere nuovi.

Una strategia a impatto zero, per la casa madre. Eppure c'è chi, come Piero Figus, pro-

prietario con il figlio Fabio della torinese Linea Azzurra, con 45 anni alle spalle nel settore trasporti si è buttato in quest'avventura: aveva 21 dipendenti, ora ne ha 27. «Questa piattaforma sta permettendo a imprese medio-piccole di uscire dal guscio locale e ampliarsi». Ma a quale prezzo? Costo del lavoro compresso? «Flixbus costa poco non perché comprime i nostri margini di guadagno o gli stipendi dei lavoratori, ma perché mette a sistema le realtà locali e ottimizza l'offerta: i nostri mezzi viaggiano con una media di 45 passeggeri. Non esiste che siano vuoti. È il modello Ryanair applicato ai bus».

Proprio qui colpisce l'emendamento di quattro senatori pugliesi, secondo i maligni «armati» dall'Anav, l'associazione di categoria che da mesi grida alla concorrenza sleale a suon di esposti all'Authority dei trasporti, finora senza esito. Prevede che il ministero possa concedere le autorizzazioni soltanto alle imprese che come principale attività svolgono il trasporto su strada. Flixbus verrebbe spazzata via. Il governo - che ha avallato il testo - ora promette di metterci una pezza

con una nuova legge. Nel mentre le flotte verdi continuano a solcare l'Italia. E nella sede italiana, a Milano, gli avvocati si preparano a dare battaglia.

In un anno e mezzo Flixbus ha trasportato 3 milioni di persone in Italia e creato posti di lavoro. «Per quasi vent'anni ho guidato i bus turistici», racconta Giovanni Visciglio. «Poi è arrivata questa opportunità e come tanti colleghi, l'ho accolta. Vedo più attenzione alle regole, alla sicurezza, agli orari di lavoro». E adesso che tutto è a rischio? «Sono preoccupato ma me l'aspettavo: l'avvento di Flixbus ha infastidito molti, c'è chi perso fette di mercato».

Ai viaggiatori importa poco della concorrenza e del libero mercato, o di arrivare qualche minuto in ritardo (ieri però i nostri bus hanno spaccato il minuto, compreso quello in arrivo da Udine e ci ha riportato a Torino), oppure se il bagno è fuori uso come sul Torino-Ferrara delle 14. Conta solo il prezzo. E la comodità: possono caricare fino a due valigie, bagagli speciali, biciclette (con un extra), c'è il wi fi gratuito. E si raggiungono un'infinità di città europee, spesso senza dover cambiare mezzo. Anche con 5 euro.

900

città

Flixbus collega
900 città
di 20 Paesi.
Dal 2013
quando
è entrata
sul mercato
ha portato
50 milioni
di passeggeri

**Prezzi
stracciati**

Su Flixbus
si viaggia
anche per
mille
chilometri
spendendo
5 o 10 euro.
La regola per
accaparrarsi
le tariffe
migliori è
prenotare con
largo anticipo

