

La liberalizzazione del servizio in Francia ha scatenato i vari operatori su gomma

Il bus è concorrente dei treni

Arriva l'inglese Megabus.com: 17 linee, 250 trasportati

DI SIMONETTA SCARANE

Un mese dopo l'entrata in vigore, in Francia, della legge **Macron** che liberalizza il trasporto dei bus a lunga percorrenza continua ad allungarsi la lista delle nuove linee di collegamenti in pullman che fanno concorrenza al treno. Martedì a Marsiglia, il direttore generale di **Megabus.com**, marchio del gruppo **Stagecoach**, public company inglese, quotata, ha annunciato il proprio ruolino di marcia per i prossimi mesi: 17 nuove linee solcheranno la Francia da nord a sud a partire dal 30 settembre. Inizialmente saranno in servizio una decina di pullman che diventeranno 35 di qui all'inizio dell'anno prossimo.

Il ministro dell'economia Macron ha tracciato il bilancio a un mese dall'avvio della liberalizzazione del trasporto su gomma: 70 le città della Francia servite dai pullman, 250 mila passeggeri

trasportati, 700 posti di lavoro creati e 274 veicoli messi su strada.

Adesso la battaglia si annuncia dura per i cinque operatori lanciati sui grandi assi di comunicazione stradale. Tutti hanno scelto di operare i collegamenti tra il nord e il sud della Francia, e questo non è certo una sorpresa dal momento che è su questa direttrice che il traffico è maggiore. Ma, pure, percorrono le strade fra Lione e Bordeaux, Strasburgo e Rennes. Accanto ai pesi massimi di casa, **Isi-lines** del gruppo **Trandev**, o **Oubus** delle ferrovie Sncf, e la rete di linee regionali **Starshipper**, anche i due colossi europei, **Flixbus** e **Megabus.com** sono convinti di riuscire a fare profitti con questa nuova mobilità su gomma offerta ai viaggiatori francesi.

Gli operatori guardano all'esempio tedesco dove una start up ha conquistato il 60% del mercato. In Germania la liberalizzazione del trasporto su gomma è avvenuta

due anni e mezzo fa e adesso i viaggiatori che si muovono in pullman sono milioni.

I due mercati, francese e tedesco, si somigliano, ma presentano alcune differenze sostanziali: in Germania gli operatori storici come **Deutsche Bahn (Db)** si sono mossi in ritardo rispetto a quanto hanno fatto invece in Francia le autolinee al momento della liberalizzazione. Attualmente **Db** conta soltanto il 13% del traffico e **Flixbus**, nata dalla fusione di due start-up, ha raggiunto una quota pari ai due terzi del mercato.

In questa situazione le compagnie si daranno guerra sui prezzi, a tutto vantaggio dei consumatori, ma mettendo a rischio la propria solidità finanziaria. Le francesi sono solide e pronte a reggere l'ondata d'urto del mercato per mesi prima che le nuove linee diventino redditizie. In Germania all'inizio erano una quarantina le compagnie di bus extraurbani ma, in seguito, un grande numero è scomparso.

Anche i loro modelli economici devono dimostrare di essere sostenibili. **Stagecoach** assume i propri autisti e si rivolge ad un operatore esterno per la gestione della flotta di bus. La tedesca **Flixbus** sigla alleanze con una serie di autolinee regionali lasciando per sé marketing e vendite. Le ferrovie **Snf** sperimentano un modello misto che integra ferro e gomma con i pullman di **Idbus**.

I cinque operatori francesi potranno rimanere sorpresi dal profilo dei loro clienti. Non sono soltanto i giovani e le persone più anziane a muoversi in pullman, ma le società tedesche hanno scoperto una forte domanda da parte dei turisti. Oltre la metà di chi acquista un biglietto per un viaggio in pullman in Germania non è tedesco. E le richieste aumenteranno. Le linee non servite dalle ferrovie potrebbero trovare il proprio posto accanto ai corridoi stradali ultrafrequenti.