

Anziché in treno, per raggiungere le 270 città che sono già collegate alla rete

26 mln di tedeschi vanno in bus

Il servizio è nato solo tre anni fa. Ed è stato subito boom

da Berlino

ROBERTO GIARDINA

«**F**ahr Grün!», letteralmente viaggio verde, è lo slogan che inquieta le ferrovie tedesche. L'anno scorso 26,5 milioni di tedeschi hanno preferito un bus a lunga percorrenza al treno o all'aereo. Non viaggiano solo sui pullman verdi della FlixBus, il numero uno del settore, ma anche su quelli gialli della Deutsche Post, o i blu della britannica Megabus, che opera anche in Germania collegando una ventina di città.

Si sa quando si parte, l'ora di arrivo è incerta, a causa delle code imprevedibili sull'autostrada, o delle soste necessarie dopo qualche ora per i passeggeri alle stazioni di servizio. Ma ai clienti poco importa se pagano 29 euro da Monaco a Berlino, su per giù come da Roma a Milano, un

terzo rispetto a un biglietto aereo low cost, e un quarto del biglietto in seconda della Deutsche Bahn.

Per quasi ottant'anni le ferrovie hanno potuto operare senza temere la concorrenza grazie a Adolf Hitler che, da un anno al potere, vietò i viaggi a lunga distanza per i bus. Solo nel 2013, la legge del III Reich venne cancellata. Ma la Deutsche Bahn sottovalutò il pericolo. La MeinFernbus cominciò a Berlino tre anni fa con sette dipendenti, racconta il portavoce Gregor Hintz. Lo scorso maggio la società si è fusa con la FlixBus di Monaco, partita quasi contemporaneamente, e oggi i loro bus verdi collegano 270 città in venti paesi, e hanno trasportato 21,8 milioni di passeggeri. «Il nostro modello sono stati i Greyhound americani», dice Hintz.

La FlixBus e le altre

compagnie di bus non vogliono sostituirsi alla Deutsche Bahn. Le ferrovie non hanno perduto passeggeri, o solo in minima parte. I pullman hanno attratto una nuova clientela che fino a ieri non viaggiava affatto. «Siamo più convenienti dei treni, ma i nostri biglietti non sono troppo economici. Abbiamo adottato il modello delle compagnie aeree. Chi prenota prima paga meno, ma al massimo una mezza dozzina di passeggeri viaggerà da Nord a Sud pagando meno di dieci euro». La Deutsche Post ha raddoppiato la sua offerta rispetto all'anno scorso: oggi 90 bus gialli collegano 120 città in Germania. «Siamo soddisfatti», dichiara il portavoce Alexander Edenhofer, «qualcuno paga appena un euro da Nord a Sud del paese, ma si tratta di un'offerta promozionale». La Posta collega Monaco a Francoforte in quattro ore e 55 mi-

nuti al prezzo di 16 euro. Con la Deutsche Bahn il percorso si compie in tre ore e mezzo ma al prezzo di 101 euro. La Posta offre più sicurezza per i bagagli rispetto alla FlixBus: al passeggero viene data una ricevuta per la riconsegna, evitando i furti abbastanza frequenti. Di solito, sui bus i passeggeri li consegnano e se li riprendono da soli.

La Deutsche Bahn reagisce offrendo prezzi speciali per anziani e per studenti, combinazioni allettanti per le famiglie, tariffe agevolate al weekend, e tessere scontate per chi viaggia molto, al 50 o al 25%. Ma non basta. I biglietti scontati quasi sempre non sono modificabili, se si perde il treno o si cambia idea non si viene quasi mai rimborsati, come avviene per chi viaggia in aereo. E i treni hanno perso così la loro maggiore attrattiva: poter decidere all'ultimo momento.

—© Riproduzione riservata—



I pullman verdi della FlixBus collegano 270 città in venti paesi

