

Flixbus contro Blablabus, il risiko dei bus low cost si combatte in Europa
BARBARA ARDÙ • pagina 18

Blablacar sul bus Flixbus sul treno la sfida dei trasporti

BARBARA ARDÙ, ROMA

Sempre meno europei al volante grazie alla crescita delle due ex startup: la società francese sbarca in Italia con un servizio di pullman i tedeschi però resistono all'attacco e puntano ad allargare il business alle ferrovie

La loro per anni è stata una danza. Flixbus e Blablacar, la prima tedesca, la seconda francese, ex start-up con un bagaglio di innovazione e tecnologia al seguito, hanno camminato parallele con un unico obiettivo: togliere dal volante gli europei e farli viaggiare uno accanto all'altro. Non tanto per strapparli dalla solitudine dell'abitacolo, ma con uno scopo alto: abbassare il livello di Co2 nell'aria. Riempire un'auto con 5 persone, significa togliere quattro veicoli dalla strada. Ecco il segreto di Blablacar, oltre ai prezzi stracciati naturalmente. E lo stesso ragionamento vale per il pullman, che nel suo ventre trasporta i passeggeri di 30 auto. «L'autobus è tra tutti il mezzo più verde», taglia corto Andrea Incondi, country manager di Flixbus per l'Italia. Ed è anche il più sicuro, secondo una ricerca del Politecnico di Milano. Sarà, ma Flixbus ha iniziato già a guardare oltre: a giugno, in Germania, è salita sul treno. Collega 19 città tedesche. L'obiettivo non è far concorrenza alle ferrovie tedesche più spezzettate come proprietà rispetto a quelle italiane e francesi, ma offrire un pacchetto treno più autobus in un Paese dove i prezzi per le brevi distanze su rotaia sono molto alti. E i risultati si sono visti subito.

Ora però la danza tra i due grandi player, Flixbus e Blablacar è finita. La piccola startup francese è cresciuta (+40% nel 2018). Meno di un anno fa ha raggiunto il break-even, fa utili e dunque ha deciso di inseguire Flixbus, salendo sugli autobus. Ha acquisito dalle ferrovie francesi la controllata di pullman Ouibus, ottenendo anche un lauto

finanziamento, ha vestito gli autobus di rosso e ha iniziato a battere le strade francesi e non solo, con il logo Blablabus. A giugno è sbarcata in Germania e lo ha fatto con una politica di prezzi choc: un euro a tratta fino a settembre.

L'ARRIVO IN ITALIA

Ora arriva in Italia. È questione di giorni, forse ore. «Stiamo definendo gli ultimi contratti con le società di autonoleggio - spiega Andrea Saviane, country manager per l'Italia - ma non posso aggiungere di più». Dal quartier generale Oltralpe l'ordine è il silenzio, anche se le voci, molto accreditate, raccontano che sarà Marino bus il candidato prescelto (ha già molti collegamenti in tutta Italia e all'estero). Ma quel plurale usato da Saviane, fa pensare che ci sarà più di una società decisa a entrare nel business. Tredici sono le aziende storiche italiane che hanno resistito alla liberalizzazione del 2007, concretizzatasi solo nel 2013. Paese fertile il nostro, perché fino ad allora c'era poco o nulla, soprattutto al Nord, dominato dai treni locali. Ci puntano anche gli inglesi di Megabus, che tentano l'avventura italiana nel 2015. Durerà poco. La concorrenza con Flixbus è spietata tanto che alla fine sarà la startup tedesca, a inghiottirla.

Ma Andrea Incondi, country manager per l'Italia di Flixbus non si dà però tanta pena per l'arrivo di Blablabus: «Non è un nostro competitor diretto i nostri competitor a dir la verità sono altri, le compagnie aeree low-cost, le ferrovie e le auto soprattutto, anche se non si può dire apertamente». E non è un competitor anche perché il suo co-

re business è il "passaggio" in auto condiviso. Certo è salita sugli autobus, ma la filosofia che ci lega è la stessa, abbattere i consumi di Co2. «Oggi - aggiunge Incondi - nessuno può pensare un business che non preveda questo obiettivo. Sarebbe una follia. A parte questo siamo diversi. Noi non facciamo acquisizioni ci limitiamo a offrire un servizio, cerchiamo i mercati di sbocco dopo studi accurati, chiediamo standard qualitativi per i pullman, insegniamo agli autisti come guidare risparmiando sul carburante. E soprattutto vogliamo modificare quell'antica idea, che ancora resiste, che il viaggio in pullman sia una soluzione di serie B». E un po' di ragione la ha. Chi non ricorda i torpedoni che avanzavano lenti sulle strade italiane fino alla piazza, valige sul tetto e galline in gabbia, fotogrammi immancabili nelle commedie italiane del Dopoguerra. Tant'è che sono stati i giovani europei, mobili per definizione con l'E-rasmus, a fare la fortuna di Flixbus e Blablacar. «Il prezzo è stato un fattore determinante - precisa Incondi - perché raggiunge spesso la metà di quello del treno (soprattutto nel Nord Europa). Ma anche la possibilità di raggiungere luoghi dove treni e aerei non arrivano è stato determinante. Sui nostri pullman inoltre si può salire con molti bagagli al seguito (anche la bicicletta)». Tant'è che Flixbus che ha subito ha conquistato i giovani, ora inizia a fare breccia anche tra le famiglie o i pendolari. Cosa che forse dovrebbe preoccupare le Ferrovie del Nord.

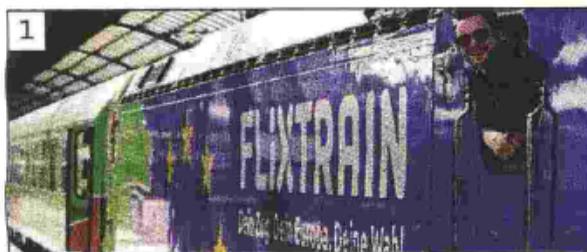
LA CONCORRENZA

Sarà, ma l'arrivo di Blablabus scar-

dinerà un po' le fortune di Flixbus. Il modello più o meno è lo stesso, con un vantaggio in più, quella piattaforma dei passaggi condivisi, che conta ormai 65 milioni di utenti nel mondo (3 in Italia) e che nel 2018 ha trasportato 50 milioni di passeggeri. Su uno schermo sarà facile programmare un viaggio nelle località più sperdute e in una sola soluzione, autobus più auto. Una manna per i turisti. E il tutto a prezzi concorrenziali. Quello su cui punta tutto l'ad francese di Blablacar. E lo sa

bene Andrea Saviane: «Sicuramente quest'anno non chiuderemo in utile, per ora stiamo investendo». E se Flixbus sembra non scomporsi troppo in realtà qualcosa si sta muovendo al quartier generale in Germania. Il treno, in primis e l'intermodalità su cui sta spingendo. In Italia ha già 200 destinazioni, ma vuole fare di più. «Ci stiamo concentrando sul collegamento con porti, stazioni ferroviarie e aeroporti perché è da lì che passa ancora gran parte del traffico passeggeri - spiega Incondi - è lì che arrivano i turisti da lontano, che però una volta arrivati, se vogliono andare a Matera, faccio l'esempio più classico, devono salire su un pullman». Tutti posti, stazioni, porti e aeroporti, già ben presidiati e congestionati, tant'è che a Bruxelles dove gli autobus sostavano davanti alla Gare du Sud c'è stata una rivolta di abitanti e negozianti. Forse però la sicurezza mostrata dagli uomini di Flixbus alla mutazione genetica di Blablacar decisa a salire sugli autobus non è solo di facciata. «Flixbus - conclude Incondi - è riuscita a muovere una domanda latente, ha ampliato il mercato, tant'è che tra il 2016 e il 2018 le rotte di pullman nel Nord Italia sono raddoppiate. Se Blablabus riuscirà a fare lo stesso ci sarà un ampliamento del mercato». Chi vincerà lo dirà il tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Focus

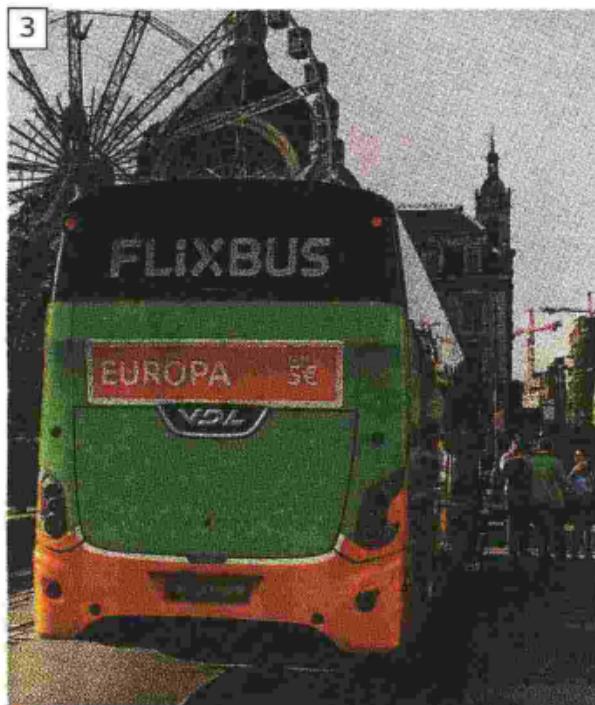
IL LOW COST GUARDA ALL'INDIA

Blablabus ha due assi nella manica, molti quattrini e la nuova App, quella di Blablacar. Il segreto è nel nuovo algoritmo, che potrebbe consentire alla piattaforma di car sharing di abbinare le ricerche dei passeggeri agli itinerari programmati dei conducenti dei pullman rossi. S raggungerebbero così facilmente anche le città più piccole. Un incrocio di dati che consentirebbe a strade e autostrade di trasformarsi in linee "ideali" di trasporto, capaci di offrire un servizio che se non è proprio sotto casa, ci si avvicina molto. Senza contare la quantità di informazioni sugli utenti di cui già oggi dispone l'ex startup francese, Blablacar. Il ceo, Nicolas Brusson, cresciuto professionalmente nella Silicon Valley per poi tornare a Parigi, sta infatti pensando in grande. E con un obiettivo, che non nasconde, anzi sottolinea, quello di far scendere i prezzi. Tant'è che appena arrivata in Belgio Blablabus ha iniziato a collegare il Regno Unito e l'Olanda, a 99 centesimi (anche se solo per alcuni biglietti). S'è spinta in Ucraina e si appresterebbe a farlo in Svizzera. E guarda lontano, molto, America Latina e India



2 Un autobus di linea di Blablabus

3 Un pullman della flotta Flixbus



1 Dal mese scorso Flixbus ha lanciato Flixtren con cui collega via treno 19 città tedesche. Ci si attende che sia solo una prima mossa nella nuova modalità di trasporto

Sulle strade d'Europa

FLIXBUS

BlaBlaBus

● FLIXBUS
● BLABLABUS

DESTINAZIONI **2.000** 440



UTENTI MONDO **100** 6,5
MILIONI MILIONI



PAESI **29** 22



DIPENDENTI ITALIA **60** n.d.



PARTNER ITALIA **70** n.d.



PASSEGGERI ITALIA **10** n.d.
MILIONI

