

La sfida dei viaggi low cost. Ma i sindacati: "Sono sicuri"

PAOLO G. BRERA, ROMA

Trasportare ogni anno cento milioni di viaggiatori in pullman senza possederne alcuno: eccola, l'idea geniale di "mister FlixBus", il 37enne tedesco André Schwämmlein. Lui ci mette marketing e strategie, i partner fanno indossare ai loro pullman la sua livrea verde e arancione e via in mezzo mondo. A febbraio 2013 il primo FlixBus partì da Monaco di Baviera diretto a Erlagen: in meno di sei anni sono diventati più di tremila. Attraversano ogni giorno 29 stati, collegano duemila destinazioni in trecentomila combinazioni.

Come Airbnb per i proprietari di case sfitte, FlixBus ha stravolto il mondo delle aziende di trasporto. Entrano nella sua piattaforma e mettono a disposizione mezzi e personale sulle rotte concordate. Più si allarga la ragnatela, più il modello diventa travolgente. FlixBus si occupa del marketing, pianifica rotte e tariffe armonizzandole con algoritmi che le rendono efficienti e redditizie. Ai partner non resta che concentrarsi sul trasporto senza doversi preoccupare di trovare clienti, vendere biglietti e combattere per le rotte migliori.

L'ultimo accordo è di quindici giorni fa: nella corazzata low cost è entrato anche il gruppo Balthour, storico operatore teramano. Il partner coinvolto nell'incidente, invece, è la Stav di Vigevano: viaggiava su un mezzo sostituti-

vo, non uno marchiato e colorato FlixBus: «È un'azienda di trasporto storica e di provata esperienza, alta qualità e sicurezza. È nostra partner dal 2016, con autisti formati e dotati di alta professionalità», assicura FlixBus. «Da quando

il settore è stato liberalizzato – dice Domenico D'Ercole di Filt Cgil – FlixBus ha stretto accordi commerciali con circa 60 operatori. Molti lavoravano in concessione su linee senza concorrenza; ora invece hanno una concorrenza spietata. E su cosa risparmi, se non sul costo del personale?».

Su una cosa, però, sindacato e azienda sono d'accordo: «Sulla sicurezza FlixBus opera con molta attenzione», dice D'Ercole. «Tutti gli autobus dei nostri partner – afferma il gruppo tedesco – devono avere tecnologie di ultima generazione come sistemi di assistenza elettronica, ESP, l'assistente alla frenata di emergenza, l'assistente per il mantenimento della corsia, il sistema di regolazione automatica della distanza, il sensore di luce, le luci di ingombro. Tutti i conducenti sono altamente specializzati e vengono regolarmente formati sulle norme di sicurezza». Ogni pullman è tracciato con il Gps «per accertare il rispetto dei tempi di guida e di riposo e la posizione degli autobus», e «i viaggi notturni vengono effettuati con due autisti e con cambio regolare», dice l'azienda che sostiene di effettuare continui controlli in incognito.



La vittima

Nicoletta Nardoni, 38 anni, la vittima italiana dell'incidente stradale in Svizzera, era sposata e mamma di un bambino. Lavorava per una catena di fast food ed era diretta a Zurigo per fare visita a un familiare