

"Il low cost di Flixbus ora si espande in Calabria e Sicilia"

PAOLO BARONI
A PAGINA 22



Andrea Incondi, direttore generale di Flixbus Italia

ANDREA INCONDI Il direttore generale in Italia: per avere l'autorizzazione su una linea servono 5 o 6 mesi, in Francia basta qualche ora

"Flixbus corre ancora con i prezzi bassi Ma la burocrazia continua a frenarci"

INTERVISTA

PAOLO BARONI

«**L**a rivoluzione in questi quattro anni c'è stata e noi intendiamo portarla ancora più avanti». Dalla liberalizzazione del trasporto su gomma nelle lunghe distanze di chilometri i bus verde-arancio di Flixbus - la compagnia di bus low cost diventata famosa per il Milano-Roma a 9 euro e 90 ed una modalità operativa assolutamente nuova, nessun mezzo di proprietà e focus su vendita online dei biglietti e marketing - ne hanno fatti davvero tanti. Ed il bilancio che fa Andrea Incondi, giovane managing director della filiale tricolore che gruppo tedesco, che dal 2013 ad oggi ha conquistato la leadership in Europa e che dal luglio 2015 opera anche da noi, è certamente positivo. Solo nel 2018 le prenotazioni raccolte da Flixbus sono aumentate del 50% rispetto all'anno prima e lo scorso dicembre ha integrato nel proprio network uno dei grandi operatori privati, la Baltour di Teramo, che nei primi tempi le si è schierata contro. Ma il bilancio di Flixbus Italia potrebbe essere ancor più positivo se

l'Italia superasse le sue tradizionali lentezze burocratiche e magari adeguasse la rete delle autostazioni. «Oggi - spiega Incondi - abbiamo 450 città collegate, 100 in più rispetto alle previsioni, con oltre 20 milioni di passeggeri trasportati, un indotto tra noi ed i nostri partner di oltre 1.500 posti di lavoro e tantissima soddisfazione percepita dai clienti per i servizi che offriamo. Possiamo insomma parlare di una rivoluzione che è avvenuta e che continua a portare molti frutti, tant'è che il nostro è diventato il secondo mercato del gruppo dopo la Germania, il paese più grande in termini di dimensione del network e di passeggeri trasportati, e davanti alla Francia».

Problemi in questi 4 anni? Impresa nuova con modalità operative nuove non sarà stato facile...

«Sicuramente abbiamo importato un modello innovativo, rivoluzionario. E questo certamente all'inizio può portare a delle difficoltà nella sua implementazione, anche solo dal punto di vista normativo per inquadrare la nostra nuova attività. Ma questa è stata la prima parte del nostro lavoro perché poi soprattutto nei primi anni ci siamo dovuti confrontare con la politica».

La famosa legge "anti Flixbus" che tra il 2017 ed il 2018 è entrata e uscita varie volte da legge di Bilancio e decreti vari.

«Sì, una cosa abbastanza combattuta che alla fine si è risolta senza problemi per noi. Tant'è che posso dire che oggi navighiamo in acqua politico-normativa molto più stabili. Anzi abbiamo sollecitato noi tavoli di confronto per ammodernare ulteriormente la normativa attuale. Sul fronte della burocrazia, tra l'altro, ancora oggi per ottenere le autorizzazioni dal ministero dei Trasporti a nostro avviso passa ancora troppo tempo, soprattutto rispetto ai nostri europei. Ogni volta che pianifichiamo una nuova linea, o che modifichiamo una linea esistente, per avere l'autorizzazione dobbiamo infatti aspettare 5-6 mesi. Ma dopo sei mesi la linea che avevamo pianificato, magari, non ci serve nemmeno più».

All'estero non è così?

«In Germania per un'autorizzazione analoga ci vogliono 2-3 mesi, in Francia si fa tutto in poche ore, con una Pec. Oltre a questo poi in Italia c'è un gap infrastrutturale ancora rilevante. Oramai sono quattro anni che siamo presenti in Italia, abbiamo spostato 20 mi-

lioni di passeggeri, e ancora oggi ci troviamo con città prive di un'autostazione e nelle città dove esiste, spesso è periferica, tenuta male, con uno scarso decoro. E questo si traduce in un pessimo biglietto da visita per un servizio come il nostro che invece è molto apprezzato nella sua totalità». **Dove registrate le maggiori criticità?**

«Penso innanzitutto a Genova e Verona. Ma anche Roma, per il flusso dei passeggeri, che noi trasportiamo è insufficiente: si tratta di una struttura che porrebbe essere ampliata e diventare un vero volano economico. Da questo punto di vista noi osserviamo che negli altri paesi dove operiamo c'è una risposta sempre molto positiva da parte delle amministrazioni locali che investono, costruiscono autostazioni che poi diventano opportunità economiche per tutto l'ecosistema locale».

Avete annunciato che quest'anno punterete molto sul Sud.

«Abbiamo cominciato già l'estate scorsa a collegare la Calabria con le principali città. E ad oggi abbiamo sia potenziato questi collegamenti che ampliato il numero dei centri serviti. Da novembre-dicembre dello scorso anno

abbiamo iniziato poi a collegare anche la Sicilia e anche in questo caso abbiamo già aumentato i collegamenti. In tutto sono già 50 le città inserite nel nostro network. Ma è con la stagione delle vacanze che

sta per cominciare che ci sarà un enorme potenziamento. Il focus quest'anno per noi è sul Sud, che è la parte che mancava alla nostra rete. L'obiettivo è quello di avvicinare di più il Meridione col Centro Nord ma

anche col resto dell'Europa. Ma poi intendiamo dedicarci ancor di più ai centri minori, anche andando a servire realtà con 10-15mila abitanti. Cosa che solo un mezzo flessibile come l'autobus rende possibi-

le. Ora la sfida è capire quali centri potrebbero essere più interessati ed ovviamente riuscire ad offrire un servizio che tenga conto dei tempi di percorrenza ma anche la capillarità del servizio». —

BY NINO ALDINI DOTTORGIANNI



L'azienda in cifre

FLIXBUS

Inizio attività
Luglio 2015

Dipendenti diretti
60

Indotto
Oltre 1.500 persone

Città collegate
450

Persone trasportate
20 milioni

Rete autobus intercity:
2.000 destinazioni in 29 Paesi

Collegamenti
350 mila al giorno

SCALFARI - LA STAMPA

ANDREA INCONDI
DIRETTORE GENERALE
DI FLIXBUS ITALIA



In parecchie città l'autostazione non c'è, oppure è in periferia e tenuta con scarso decoro

Abbiamo problemi a Genova e Verona. Anche a Roma abbiamo difficoltà a gestire i flussi



L'accesso a un veicolo di FlixBus

