

# Treni, aerei, navi è "low cost" la parola d'ordine

ETTORE LIVINI

**R**isorgono i treni e i pullman. Ryanair, regina delle low cost, supera per numero di passeggeri persino la gloriosa Lufthansa. British Airways elimina (causa crisi) la sua esclusiva First Class. Nell'era dei subprime e dei Pil che si muovono come i gamberi, all'indietro, il mondo ha riscoperto il viaggio in seconda classe. L'austerità non risparmia nessuno: Barak Obama ha tolto i jet privati ai supermanager delle case automobilistiche Usa sull'orlo del crac. Le banche d'affari americane — dove fino a un anno fa chi prendeva bonus inferiori al milione l'anno era considerato poco più di un pezzente — hanno tagliato tutte le spese di trasferta dei dipendenti. E anche i turisti fai-da-te tirano i cordoni della borsa, abbassando le pretese. Come testimonia il drastico taglio (-14 per cento secondo Federalberghi) alla spesa per il ponte del 2 giugno.

I cieli mondiali sono lo specchio più fedele di questo ribaltone nell'universo della mobilità e delle vacanze. A inizio 2008 il modello vincente era quello a cinque stelle: aerei sempre più grandi e lussuosi, doccia a bordo (copyright Emirates), champagne a fiumi, poltroncine che si trasformavano in pochi secondi in comode e riservatissime suite d'alta quota. A disposizione di un mondo in

cui i nuovi ricchi dei Paesi emergenti e i superbanchieri (o per meglio dire le loro aziende) erano disposti a pagare senza batter ciglio prezzi quindici volte superiori a quelli dell'economica per togliersi questi sfizi. Poi, in pochi mesi, tutto è cambiato. Le Borse sono andate ko. Le prenotazioni di biglietti di prima e business sono crollate del 40 per cento. E le compagnie aeree hanno riportato indietro di un decennio il loro orologio evolutivo. Oggi quasi tutti i big hanno aumentato i posti in classe economica "rubandoli" alla parte più nobile dei loro voli. E persino politici e autorità — in Italia il buon esempio arriva dal governatore di Banca d'Italia Mario Draghi — viaggiano, quando possono, a bordo di compagnie low-cost.

I maggiori beneficiari di questa rinascita del «viaggio in seconda» sono però le cenerentole del mondo dei trasporti: il treno e il pullman. Il declassamento dei viaggiatori d'affari, ad esempio, è uno dei motivi del grande successo della Frecciarossa. Diverse aziende italiane in questi mesi hanno obbligato i loro dipendenti in viaggio sulla Milano-Roma ad utilizzare il servizio dell'alta velocità — più economico della navetta Alitalia — che in pochi mesi ha sottratto all'aereo quasi il 50 per cento del mercato. Le rotaie hanno portato via tanti viaggiatori anche alle auto: molte tratte di servizi pendolari — rigorosamente in seconda — hanno registrato negli ultimi mesi aumenti di traffico del 50 per cento. Finito il momento d'oro per loro (e quello nero per le tasche degli italiani), le Fs hanno deciso di entrare a piedi uniti anche nel low-cost, lanciando sconti del 30-60 per cento sui convogli nelle ore meno frequentate della giornata.

Nell'era dei viaggi dell'essenzialità, insomma, il servizio cinque stelle paga poco. Se ne sono accorti persino due profeti del lusso made in Italy come Luca Cordero di Montezemolo e Diego Della Valle: tra un paio d'anni

lanceranno la sfida alle Fs sull'alta velocità. E il loro cavallo di battaglia, assieme a qualche convoglio più esclusivo, sarà il cosiddetto «treno Ikea»: vagoni essenziali, spartani, ma con tutte le comodità di base. E a prezzo molto più abbordabile.

Dalle rotaie alla strada, il risultato non cambia: la crisi ha riportato d'attualità un mezzo che sembrava in via d'estinzione: il pullman. Certo i tempi sono cambiati, su quasi tutti i mezzi sono previsti aria condizionata e servizi a bordo. Mentre i prezzi sulle linee low-cost — se ne trovano a decine su Internet — sono crollati: Milano-Roma 10 euro, Roma-Siena 5 euro. Costi competitivi con qualsiasi altro mezzo di trasporto. Basta cliccare e prenotare con un po' d'anticipo.

L'utilizzo sapiente del web è il segreto di Pulcinella per chi vuol ridurre al minimo le spese di viaggio in questo clima d'austerità. In un mondo in cui l'offerta (di posti in aereo ma anche di pacchetti-vacanza) supera di gran lunga la domanda, arriva inevitabilmente il momento delle offerte a prezzo di saldo. Così tante compagnie aeree (per esempio Meridiana) e diversi tour operator hanno deciso di mettere in vendita all'asta con un po' d'anticipo i loro prodotti. Si paga un minimo di iscrizione — pochissimi euro — e poi ci si lancia nel complicato gioco dei rilanci. Che sono tutti al ribasso. C'è persino chi è riuscito a volare a New York, andata e ritorno, pagando solo 1,4 euro.

Nemmeno il mondo dorato delle crociere sfugge al vento gelido della crisi. Come è successo in cielo, anche sul mare sono arrivate le navi low-cost. Alanciarle (si chiamano Easycruises) sono gli inventori della Easyjet. Cabine più essenziali. Spazi ridotti. Ma servizio di bordo quasi all'altezza delle cinque stelle. Una seconda classe galleggiante a prezzi molto più bassi dei concorrenti. Attenzione invece a non cadere nello specchietto per le allodole delle navi cargo. In apparenza si tratta di una soluzione pratica ed economica: ci si imbarca su una portacontainer, sistemati nelle poche cabine per passeggeri, e si naviga con l'equipaggio. Niente frontzoli, il viaggio è più lungo, come sui piroscafi del secolo scorso. L'atmosfera un po' *bohémienne* e il tuffo nel passato sono però lussi che costano: un passaggio transatlantico su uno di questi giganti dei mari costa il triplo dello stesso viaggio in aereo.



*La recessione economica colpisce sia le famiglie che le imprese e sta trasformando radicalmente il modo di viaggiare. Nei cieli, le compagnie low cost hanno più passeggeri di quelle storiche di bandiera. Nelle ferrovie è in arrivo una "classe Ikea", il pullman conosce un nuovo boom e persino le crociere diventano spartane*



**PASSATO E PRESENTE**  
A centro pagina, viaggiare di lusso e in economica in aereo (prima e seconda foto) e in treno (terza e quarta)

**POVERI E RICCHI**  
Vecchi biglietti di seconda delle Ferrovie dello Stato  
A sinistra, poster delle ferrovie britanniche degli anni Venti