

*Flixbus!*

Per il viaggiatore di necessità e forse dimesso.

(*Ryanair* docet)

Nel parafrasare un vecchio slogan pubblicitario, l'idea di dare alcune impressioni riguardo le capillari connessioni via gomma in Europa che la Società di origine bavarese dirige senza più concorrenza si è consolidata: *Flixbus*, da anni *leader* indiscussa di questo importante settore, gestisce ormai quasi tutte le tratte esistenti grazie a tariffe con pochi dubbi le più economiche possibili del mercato del trasporto persone.



Non sarà un vademecum questo articolo, meglio è precisare senza indugio, leggendo tra le righe, poiché le informazioni specifiche per un viaggio comodo quanto basta, sono surclassate da quello che rimane un pseudo racconto di viaggio, di tanti viaggi effettuati dal sottoscritto con questo economico vettore che accompagna una consistente parte di società in movimento perlopiù forzato da necessità economiche, laddove molti studenti talvolta rallegrano -per così dire- i viaggi.

Perché non dirlo chiaramente: con "19 euro" potreste partire da... Napoli, piuttosto che da Sarajevo e raggiungere Monaco di Baviera, Parigi... e perché no, se hai dimestichezza con l'APP ed un pizzico di fortuna, magari senza necessità di programmazione, arrivi fino a Copenaghen!

In realtà, queste destinazioni -le capitali europee- ed i relativi prezzi (stracciati) dei biglietti, sono di appannaggio di *Ryanair*, perché *Flixbus* domina il mercato dei viaggi grazie a centinaia di destinazioni in cui l'aeroporto non è una valida opzione, vedi per un piccolissimo esempio Foggia o Perugia (Italia); Jerez de la Frontera, Santiago de Compostela, Oviedo (Spagna); Aveiro, Fatima (Portogallo); Clermont-Ferrand, Brest, Digione, Vittel (Francia); Bohum, Ratisbona, Chemnitz, Rostok (Germania); Stettino, Gdnya (Polonia); Riga (Lettonia); Brasov (Romania); Novi Sad (Serbia); Spalato (Croazia); Burgas (Bulgaria); Mostar (Bosnia); Cattaro (Kosovo); Ocrida (Macedonia); Salonicco (Grecia); Afyon, Adalia (Turchia); Hatai (Turchia-Siria) e poi Svezia, Estonia, Danimarca, Reno Unito, Finlandia, Olanda, Belgio, Slovacchia eccetera, eccetera ed eccetera. (<https://www.flixbus.it/tratte-autobus>)

La domanda che sorge spontanea e che normalmente risuona potrebbe essere ed è, (ma non mi attrae): "Qual è la qualità del viaggio?"



Dipende, rispondo dall'alto delle mie decine e decine di spostamenti con il vettore tedesco; i compromessi ci sono e non sono pochi, mi sento di aggiungere... Sebbene alla data dello scrivente molti sono stati superati, in particolare l'accettazione che *Flixbus* c'è, esiste e viaggia con regolarità e serietà (banale ma efficace enunciazione che i primi anni di servizio non solo non veniva accettata ma addirittura era ostacolata non riconoscendo spazi di

sosta all'interno delle Stazioni esistenti, vietando percorsi urbani -in Svizzera solamente da pochi anni la situazione è "regolare"-) non ha risolto l'incomodo di alcune soste forzate in orario notturno per prendere la coincidenza, spesso con attese dell'ordine di due o tre ore, indi per cui, il consiglio per ovviare a questo -se possibile- è di prendere corse dirette.

Nelle grandi città -per giustezza- le banchine sono coperte, e nel nord Europa le sale di aspetto dedicate con tabelloni degli orari sono presenti ed attrezzate con essenziali zone ristoro; l'Italia si sta attrezzando considerata la sempre maggiore potenza economica dei "bus verdi": a Milano-Lampugnano, in particolare, è buona la sosta mentre Torino -per fare due esempi- è davvero mal servita dal punto di vista del viaggiatore, considerando che non è nemmeno presente una pensilina per proteggersi dalla pioggia (Corso Vittorio Emanuele II) e la seconda fermata per importanza (Stura) è appartata nella periferia desolata.

L'arrivo privilegiato di "*Itabus*" nella competizione commerciale relativa alle corse in Italia (Gruppo *Italo* di *Montezemolo*) parrebbe spiegare alcune difficoltà incontrate dai tedeschi in Italia ma, a ben vedere il numero di bus gestiti da Monaco nelle strade della Penisola, rende evidente che la Compagnia italiana è in estrema difficoltà, non tanto per le tariffe applicate, ma perché la copertura del Territorio italiano che essi offrono è scarsa, e l'offerta in pratica è concorrenza alle tratte che comunque sono gestite dai (suoi) treni, laddove la macchinosa e poco felice offerta scontistica è complicata, mentre *Flixbus* incalza offrendo tariffe chiare ed eventuali rimborsi immediati a portata di *click*. (Ricordo che i bus "verdi" della flotta tedesca sono certamente tantissimi ma, l'idea vincente dei bavaresi è stata [è!] quella di offrire assistenza e certamente continue tratte operative a quella moltitudine di autobus -soprattutto dell'est Europa- che erano sull'orlo del fallimento e che ora, sottostando ai regolamenti di Monaco che dirotta numeri importanti di passeggeri,





possono garantire lo stipendio agli autisti ponendo "un adesivo verde" sulla carrozzeria del veicolo pesante in quanto gestiti, forse prima di vendere completamente mezzo e personale viaggiante a Monaco, previa verde verniciatura totale del veicolo).

Seguendo i dati di *Flixbus*, circa 400.000 (quattrocentomila) sono i collegamenti giornalieri che vengono effettuati nel mercato liberalizzato dai mezzi su gomma di "colore verde", tutti numeri in costante crescita; in Germania e solo all'interno della Federazione, da qualche anno circola anche "*Flixtrain*", un treno anch'esso colorato di verde che copre quasi tutto il Territorio grazie a carrozze acquistate dalla DB ([https://it.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Bahn](https://it.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn)) e che senza dubbio andavano demolite vista la vetusta età: non ho contezza dell'eventuale successo di questa alternativa di viaggio, ma considerando le offerte e soprattutto le comodità dei treni moderni, dubito che questa iniziativa verrà replicata al di fuori della Germania, tenendo ben presente gli ostacoli che le Società Nazionali presentano alla concorrenza privata privilegiando orari, banchine e indispensabile personale di servizio a terra per i propri treni, tutto già ben visibile proprio nella stessa Germania.

Questa mole di dati, la sua gestione, da alcuni anni è sottoposta o meglio coadiuvata (informazione carpita da un dirigente *Flixbus* nella sede di Monaco di Baviera) dalla A.I., l'intelligenza artificiale che snellisce l'offerta, crea nuove e sempre più generose offerte a tempo: la tendenza è che gli umani vengano istruiti per il controllo della A.I. perché essa è lungi dall'essere infallibile, infatti *l'overbooking*, (vendita di più biglietti rispetto ai posti a sedere) e le tratte improvvisamente cancellate (un laconico SMS avvisa poche ore prima della partenza della cancellazione del viaggio con il *link* per scaricare il *voucher*...) ha già fatto la sua comparsa, tutto comunque già risolto attraverso le "clausole di viaggio" che pochissimi leggono, e che ogni vettore di cielo, di terra e di mare ancorché "di linea" e "prezzo pieno" ha nella pagina di integrazione al servizio offerto.



Un viaggio in autobus, o corriera, pullman, torpedone come un tempo erano più noti questi mezzi, pur menzionando i moderni *double decker* (autobus a due piani) ma presenti quasi esclusivamente nelle rotte nordiche, sebbene tutti dotati di un piccolo spazio per le questioni fisiologiche e l'allacciamento elettrico al sedile per caricare i cellulari, dopo "sette"... "otto"... "dodici" ore, non è comodo per nulla e, le "due", "tre" soste in autostrada sempre segnalate nell'ottima APP, potrebbero non essere sufficienti per il fisico di chi l'età la vede già come un peso; un tempo questi erano "dettagli" ma, oggi, abituati a tante comodità e spesso troppe, sono questioni che portano alla rinuncia di un tragitto simile con questi mezzi, di fatto scremando -in un avventurosa disamina antropologica- gli individui (e le società) che compongono gli equipaggi dei *Flixbus*.

A parte gli studenti squattrinati che raggiungono le mete di studio (il cosmopolita privo di *brutta* ideologia per antonomasia) la ricchezza umana riscontrabile nelle persone stipate nei sedili con pochissima escursione per stendere le gambe (nei mezzi più moderni sono presenti nelle prime file tavolini che impongono quattro viaggiatori -a due a due- alla reciproca vista: per questioni di *privacy* e per nascondere complicate posizioni notturne, è quasi meglio evitare questi posti più costosi) è

straordinaria quanto univoca: madri, mogli e femmine in genere che raggiungono lavoratori emigrati finalmente accasati in un alloggio che le possa accogliere; giovani uomini e giovani donne che si avvicinano a lontani parenti già sistemati per tentare a loro volta la fortuna; felici lavoratori che rientrano al Paese con grosse valigie cariche di merci (comprese nel prezzo del biglietto) nella grande stiva.

Sì, le brevi tratte rimarcano una clientela "normale", nel senso che questa tipologia di viaggiatori è quella che "normalmente" si incontra nella metro, nell'autobus cittadino, indi per cui stiamo scorrendo di indigeni che si spostano senza denotare un qualche significativo movimento, leggi sentimento, persone che generalmente sono immerse nel display del loro *smartphone*.

(I transiti alle frontiere sono privilegiati per gli autisti dei Flixbus, per cui, solitamente, nessuna fila e corsia speciale; questa modalità -all'ingresso in Italia non è praticata quasi mai...- permette alle forze dell'ordine di accedere -anche con i cani poliziotto- tra i sedili e controllare i documenti degli occupanti, bloccare gli eventuali clandestini, persone che negli ultimi anni è quasi fisiologico strappare dal posto.)

Ci sono ovviamente tanti suggerimenti utili da condividere per un viaggio agevole: un morbido collare, la prenotazione del posto al costo di uno spicciolo, il foglio stampato con il *Q-r code* in caso lo *smartphone* si guasti all'improvviso (non ci sarà alcuna discussione, specie con il personale dell'Est e quello nordico: rimarrete a piedi!) e prenotare un sedile non troppo vicino al cesso chimico, per dirne un paio, ma quello che mi sento di dire e che non avrà -purtroppo- molto valore, è che *Flixbus* non verrà ricordato per essere stato un attore principale di quell'esodo epocale che in Europa non ha e non avrà mai contenimento, alla faccia di chi si propone come baluardo e soprattutto uomo politico per frenare le genti, documenti validi o pressapoco in tasca vengano esibiti.

Buon viaggio!

**SOSTIENI! < clik!**

*Lucaa del Negro*

[autorenegro.org](http://autorenegro.org)

"QUADERNO di GUERRA (Ihr Kampf)" E' DISPONIBILE: -> [edizionidelfaro.it/libro/quaderno-di-guerra](http://edizionidelfaro.it/libro/quaderno-di-guerra)

[Fotografie di LdN; foto copertina: "HBF" -> [www.edizionidelfaro.it/libro/photographx](http://www.edizionidelfaro.it/libro/photographx)

IN VENDITA (anche online!) -> <https://amzn.eu/d/97yVqzD>