

Da Genova a Monaco Se il bus è una svolta

DA Genova a Monaco in pullman. Non è certo una sfida al collegamento Lufthansa, ma un ennesimo allargamento delle modalità di trasporto che, sicuramente anche sul fronte aereo, aumentando la concorrenza fa diminuire i prezzi. Come ottimamente spiegato sulle pagine nazionali nell'articolo di Gennaro Adinolfi il gruppo Fs è passato

dalle parole ai fatti gettandosi a capofitto (l'ad Mazzonecchini dice "storcendo un po' il naso" ma intanto...) sul mercato degli autobus a lunga

percorrenza: Busitalia-Sita ha acquistato il 51% di Simet, storico marchio calabrese dei viaggi su gomma, lanciando Busitalia-Fast per i lunghi

tragitti, sia nazionali che internazionali. Genova entrerà nella rete, inizialmente, col collegamento con Monaco e con una seconda meta in Germania, Francoforte. Dopo i pullman verdi dei tedeschi di Flixbus vedremo (probabilmente da giugno, con capolinea in piazza della Vittoria) quelli rossi della società di trasporto tutta italiana. Di Busitalia abbiamo già parlato, come probabile

partner di Amt e Atp nella futura gara per l'assegnazione del trasporto pubblico nel bacino genovese, dopo aver già preso possesso della mobilità pubblica in Toscana, Veneto, Campania e Umbria, gestendo, ad esempio, la linea tramviaria di Padova (la creazione di quella genovese, in Val Bisagno e non solo, alletta molto) e la navigazione sul Lago Trasimeno.

SEGUE A PAGINA VIII

LA CARROZZA DI PEGASO/LO SBARCO DI BUSITALIA IN LIGURIA APRE NUOVI SERVIZI E PUÒ FAR SCENDERE I PREZZI

Se in bus a Monaco è conveniente

<DALLA PRIMA DI CRONACA

FRANCESCO LA SPINA

LA strategia, nel Piano industriale 2017-2026 di Fs, è chiara: integrare sempre più gomma e ferro, e i collegamenti da 15 regioni italiane dentro e fuori i confini nazionali assicurati da Busitalia Fast sono un passo significativo. Anche per la nostra piccola realtà genovese, che proprio grazie all'aumento della concorrenza, ha visto scendere le tariffe, ma, soprattutto, ha reso Genova e la Liguria trampolino o punto d'arrivo per/da molte destinazioni. Un fronte su cui proprio le Ferrovie erano rimaste indietro, col fondato sospetto di una scelta voluta: abbandono progressivo della "lunga percorrenza" in treno, a tutta forza sull'Alta velocità, recupero della modalità "lp" con il trasporto su gomma. D'altra parte, come dare torto a un viaggiatore (a meno che non sia un inguaribile romantico, come noi, dei binari) di fronte a questi esempi: da Ancona a Metaponto in treno occorrono 8 ore, con tre cambi, e si spendono 69 euro mentre in

bus si viaggia solo mezz'ora in più, senza mai scendere, sborsando 44 euro; da Bologna a Crotona 13 ore e mezza, un cambio e 79 euro contro 12 ore, nessun scalo e 51 euro; da Asti a Bologna 3 ore, un cambio e 65 euro di spesa opposti a 3 ore e 15, viaggio diretto, e soli 15 euro di biglietto. Potremmo farvi molti altri esempi partendo dalla Liguria, dove, ripetiamo, Busitalia Fast apre nuovi orizzonti e sollecita ulteriori fantasie. E che ce ne importa se l'imprenditore pensa solo al suo guadagno quando la pluralità di offerta rappresenta un beneficio concreto per chi viaggia. L'essenziale è che la strada dello sviluppo non trovi ostacoli.

A questo proposito, ricordate come Repubblica avesse annunciato la richiesta di Ntv ("Italo" per intenderci) per ottenere da Rete Ferroviaria Italiana le tracce necessarie a far passare una coppia di treni ad alta velocità da Genova a Roma via Piacenza-Bologna-Firenze, concorrenza diretta al Frecciargento di Trenitalia di cui negli ultimi mesi ci siamo ampiamente occupati. Ebbene, è impossibile concederla

da parte di Rfi nella fascia di punta mattutina, l'unica commercialmente valida, perché sulla Direttissima Firenze-Roma la saturazione è al livello massimo.

A meno che... Ve lo diremo la settimana prossima.

GRAFICO: LUCIANO BERTOLINI



LA SVOLTA DELLE FERROVIE

Fs ha deciso di buttarsi anche nel trasporto su gomma che sta rivelandosi sempre più concorrenziale anche rispetto