

Quei bus un po' meno low cost, in un anno prezzi aumentati di un terzo

Nella prima metà del 2017 il costo delle autolinee a lunga percorrenza si è impennato a 5,2 centesimi per chilometro, contro i 4 dell'anno scorso. Pesa il calendario, ma anche il fatto che Flixbus abbia allineato le tariffe a quelle degli operatori storici. Le tratte più care sono quelle sotto i 400 chilometri e dove non c'è la concorrenza del treno. Ma l'arrivo di Busitalia potrebbe invertire la tendenza

ROMA - Per tanti italiani, studenti fuorisede o lavoratori in trasferta, sono diventati un'alternativa economica al treno e all'aereo. Ma negli ultimi mesi i bus a lunga percorrenza stanno diventando un po' meno low cost. A rilevarlo è l'ultima edizione del Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza preparato dal laboratorio Traspol del Politecnico di Milano: nel primo semestre del 2017 le tariffe medie al chilometro sono arrivate a 5,2 centesimi di euro, contro i 4 del primo semestre del 2016, una crescita del 30%. E con punte di 6,3 centesimi medi toccati a giugno 2017, il mese più caro finora mai registrato, ad anticipare il picco estivo. Un aumento in parte dovuto a fattori di calendario, e quindi eccezionale. Ma in parte legato a fattori strutturali, a cominciare dal fatto che l'ultimo arrivato sul mercato, quel Flixbus che ha dovuto per mesi lottare contro una legge che voleva bloccarlo, sembra aver ormai allineato le tariffe a quelle degli operatori storici presenti in Italia.

"Aprile è stato un mese con molti ponti e questo ha fatto crescere domanda e prezzi", spiega Dario Nistri, ricercatore del Politecnico di Milano, tra i curatori dello studio che si basa sui dati del motore di ricerca per biglietti Checkmybus. Ma c'è un altro fattore a spiegare l'impennata dei prezzi: "Non vi sono differenze di prezzo rilevanti tra gli operatori nuovi entranti e i più economici tra quelli già presenti". Nistri non può fare nomi di aziende, ma l'ultimo arrivato è facile da identificare: si tratta della multinazionale Flixbus, che ha debuttato in Italia ad agosto del 2015 per poi acquisire dieci mesi dopo anche le attività della concorrente inglese Megabus. In occasione del lancio delle sue nuove tratte la startup, che non ha bus propri ma usa quelli delle piccole compagnie, aveva proposto delle offerte a prezzi molto scontati che hanno abbassato la media di mercato.

Ma in questi primi mesi del 2017 le offerte speciali sembrano essersi esaurite, con prezzi perfino superiori (anche se di poco) alla media, e quindi simili a quelli delle compagnie storiche come Baltour, con la controllata Eurolines, Marozzi, Buscenter o Marino.

Il dato medio complessivo varia poi molto a seconda della tipo di tratta. I prezzi più alti si riscontrano sui percorsi di breve e media percorrenza (sotto i 400 chilometri), in particolare tra località del Sud oppure tra Mezzogiorno e Centro. Mentre i prezzi delle tratte lunghe Nord-Sud tendono ad essere più bassi e legati alla stagionalità. Ma a influenzare il costo del biglietto è anche la concorrenza con il treno, la principale alternativa su molte direttrici. Nelle tratte in cui l'alta velocità convive con il bus, le tariffe della gomma sono del 6% più basse rispetto alla media. Dove c'è un Intercity o un regionale, meno costosi, i prezzi del bus scendono ancora di più -8%. Ma se le due località sono collegate solo da una tratta ferroviaria con cambio, il costo del bus è più alto di quasi il 5%. Segno che una delle caratteristiche preferite dagli utenti è la capillarità del trasporto su gomma, il fatto di salire a bordo ed essere recapitati vicino casa.

Nonostante il notevole rincaro, in media il bus resta comunque più economico del treno. Anche considerando i picchi di giugno una tratta come la Roma-Milano (573 chilometri) costa 36 euro. "Senza contare che il mercato non è ancora maturo", dice dice Paolo Beria, coordinatore dello studio del Politecnico. Difficile quindi capire se l'aumento dei prezzi sia destinato a proseguire. La domanda in

continua crescita farebbe pensare di sì, ma da fine aprile sul mercato è arrivato un nuovo operatore molto ambizioso, Busitalia Fast del gruppo Ferrovie dello Stato. Che potrebbe rilanciare la concorrenza sulle tariffe.

