

## IL REPORTAGE IL VIAGGIO



## Viaggi

Dieci ore di pullman da Milano a Roma pagando solo 1 euro

di **Fabio Savelli**  
a pagina 26

## I passeggeri

La studentessa, il carpentiere, l'infermiera: ecco chi c'è a bordo

# Milano-Roma in 10 ore (con un euro)

## In pullman tra i giovani «slow cost»

Partenza alle 4 del mattino, tappe a Bologna e Firenze: «Con il prezzo di due caffè vado e torno»

«Con il prezzo di due caffè vado e torno», calcola Daniela, 28 anni, originaria di Trani. Sta per laurearsi in Mediazione linguistica alla Statale di Milano. Fa traduzioni in cinese e in inglese per mantenersi. Ha preso in affitto un monolocale a Settimo Milanese a 350 euro al mese «così vivo da sola senza «svenarmi»». «Dieci ore passano in fretta, non preoccuparti. Le prime cinque dormi, tanto è tutto buio», aggiunge Luis, peruviano, carpentiere a Bresso, anche lui abita nella cintura urbana di Milano dove la vita ha un incedere più lento e i prezzi delle case sono ancora accessibili.

Sabato. Alle 4 di mattina nella stazione degli autobus di Lampugnano, quadrante ovest della città, una ventina di persone attendono che l'autista controlli il biglietto. Rigorosamente elettronico, perché Megabus ha un modello di gestione delle vendite online. In Europa e negli Stati Uniti è un colosso del trasporto low-cost: 15 milioni di passeggeri all'anno. In Italia è arrivata da circa sette mesi. Le offerte campeggiano sul suo portale fino a ridosso della partenza. Daniela

ha prenotato mezz'ora prima. Un euro, pagamento da smartphone con la carta di credito. A Roma — stazione Tiburtina — si arriverà alle 14.10, dieci ore dopo.

L'autobus è su due piani (87 posti), per contenere più passeggeri possibili. La connessione Wi-fi è di ordinanza, perché il tempo di percorrenza è tanto e molti ne approfittano per guardare serie tv e film in streaming. La preponderanza del blu (e giallo) echeggia la cromatura di Ryanair, pioniere dei voli a basso costo.

Dopo tre ore e mezzo (alle 7.45) Megabus fa la prima fermata a Bologna. La pausa è di circa quaranta minuti. L'autista che aveva controllato i biglietti a Lampugnano lascia il posto a un suo collega, bolognese, perché il personale viene gestito in base al luogo di residenza secondo un meccanismo di turnazione che prevede una guida non superiore alle cinque ore. Molti, quasi tutti, ne approfittano per fare colazione. Assonnati. Ad attendere la vettura un'altra ventina di persone. Valigie, borsoni, zaini, il weekend nella Ca-

pitale li aspetta. Giorgio, romano, studente di Medicina a Bologna, torna a casa dai suoi. «Non posso permettermi il treno tutte le settimane — dice — e allora viaggio così». Lui il biglietto l'ha pagato, «caro»: 6 euro. L'orario di partenza d'altronde è più comodo ed è pur sempre sabato, giorno in cui tradizionalmente ci si sposta per vedere amici e parenti. «L'alternativa sarebbe Blabla-car — constata Milena, 27 anni, infermiera, un contratto a termine in un ospedale privato — ma non sai mai chi ti capita a bordo e in una macchina bisogna davvero co-abitare. Nell'autobus in fondo ci si può perdere, avere la propria intimità al riparo da passeggeri molesti». A cadenza regolare — a sottolineare la particolarità di questo viaggio low-cost al riparo dai rumori — una voce registrata segnala che è preferibile non parlare ad alta voce al telefono. «Non disturbate il vicino». L'avvertenza è riportata anche dall'autista.

Firenze, due ore dopo. Ore 9.45. Anche qui uno stop di 45 minuti. C'è un altro cambio alla guida. Il nuovo conducente è un boliviano, appena assun-

to dalla compagnia. Vive a Firenze. Ha due figli piccoli, e adora guidare da sempre. Mastica italiano misto a spagnolo sudamericano. «Sono sempre di più i turisti che decidono di viaggiare con noi — spiega —. Soprattutto gli americani ci preferiscono. Generalmente vengono in Italia in vacanza per un paio di settimane e amano godersi il **paesaggio** circostante». L'autobus si riempie completamente. Il modello di business d'altronde si regge sui grandi volumi. Tante tratte, tanti passeggeri. Offerte che variano da 1 a 15 euro. Destinazioni internazionali: due partenze al giorno da Milano a Londra, via Torino e Parigi per venti ore di viaggio. Al netto dei costi per il personale, per il carburante e per le tariffe autostradali non ci sono altre spese vive. Biglietterie fisiche neanche a pensarci.

Alle 14.10 si arriva a Roma Tiburtina. Dieci ore dopo. La stanchezza nei visi di qualcuno affiora. Non in quello di Daniela. È venuta qui per una gara di pattinaggio artistico: «Appena finita torno a Milano con Megabus, domani mattina alle sette sarò a casa».

**Fabio Savelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'arrivo**  
Il momento dell'arrivo di Megabus a Roma Tiburtina alle 14.10. Nella foto a sinistra la partenza da Milano: il viaggio è durato quasi 10 ore con diverse pause e due fermate, a Bologna e Firenze

**Il modello**

● Megabus è un'azienda di trasporti low-cost su strada. Circa 15 milioni di passeggeri ogni anno la preferiscono per gli spostamenti tra città



● Ha un modello di business piuttosto semplice: i biglietti sono a prezzi scontati ma vanno acquistati per tempo e sono rigorosamente online

● Alla guida si alternano diversi autisti e le pause sono almeno di 45 minuti

● Megabus è arrivata in Italia circa sette mesi fa: collega le principali città del Paese. La tratta principale è lungo la A1, da Milano a Napoli

● Gli autobus sono tutti su due piani con 87 posti a sedere e la connessione Wi-fi di ordinanza

**Il percorso**

