

ISSN 2282-6599

# RIVISTA DI ECONOMIA E POLITICA DEI TRASPORTI

---

Anno 2019  
Numero 1

# R.E.PO.T



**SIET**

---

Rivista Scientifica della Società  
Italiana di Economia dei Trasporti e della  
Logistica

# Le autolinee di media e lunga percorrenza in Italia: evoluzione del settore da prima della liberalizzazione ad oggi.

**Alberto Bertolin<sup>1</sup>, Samuel Tolentino<sup>1\*</sup>**

<sup>1</sup> *Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DAStU), Politecnico di Milano, Via Bonardi 3, 20133, Italia*

In Europa nell'ultimo decennio si è assistito ad eventi importanti che hanno profondamente mutato l'ambito in cui si era sviluppato il settore delle autolinee di media e lunga percorrenza: diversi Stati hanno rimosso le principali barriere normative che limitavano lo sviluppo del settore avviando così il processo di liberalizzazione dei singoli mercati nazionali.

Storicamente, in Italia ma anche in molti altri paesi, il trasporto di lunga percorrenza con autobus è sempre stato un modo di trasporto "ausiliario" alla ferrovia: sostitutivo dove essa non esisteva o dove essa era irrimediabilmente inefficace, alternativo per particolari categorie ed esigenze di viaggio.

Con l'avvento della liberalizzazione le strategie dei diversi *player* sono mutate sia relativamente alla composizione dei singoli network, sviluppando anche relazioni est-ovest e connessioni di tipo *intercity*, sia sotto il profilo tariffario, con l'introduzione di meccanismi di *yield management* sulle singole tratte.

In questo contributo viene ricostruita l'evoluzione del settore in Italia da prima della liberalizzazione ad oggi, indagando l'assetto del mercato dal punto di vista dell'offerta e dei prezzi. Mentre la prima risulta complessivamente in costante crescita, i secondi vedono fasi contrastanti che dipendono anche dalla localizzazione del sotto-mercato. La finalità del lavoro è ampliare la conoscenza sugli effetti della competizione in un settore relativamente poco studiato.

**Parole Chiave:** Autolinee di Lunga Percorrenza, Liberalizzazione, Prezzi

---

\* samuel.tolentino@polimi.it

## 1 Introduzione

Secondo l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART, 2017a), escludendo il *car pooling* ed il trasporto privato di cui non sono disponibili statistiche annuali ufficiali, le autolinee di media e lunga percorrenza nel 2016 hanno trasportato 10 milioni di passeggeri, equivalenti al 12% della domanda totale legata a questo tipo di viaggi. I servizi ferroviari intercity (servizio universale in regime di obblighi di servizio pubblico) hanno soddisfatto il 17% della domanda (14 milioni di passeggeri), mentre i servizi ferroviari a mercato, distinti tra *Le Frecce* di Trenitalia ed *Italo* di NTV, hanno trasportato rispettivamente 45 milioni (56%) e 12 milioni di passeggeri (15%).

Le autolinee di media e lunga percorrenza hanno rappresentato storicamente una modalità fondamentale per connettere le aree del paese scarsamente popolate e/o con bassi livelli di infrastrutturazione con i principali centri del Nord e Centro Italia. Tuttavia i livelli di domanda che si sono registrati nel 2016 non sono attribuibili al solo traffico generato dall'utenza "storica". Grazie all'entrata nel mercato italiano di nuovi operatori (FlixBus in primis) ed alla riorganizzazione dell'offerta e delle strategie di marketing di alcune aziende storiche, il settore è stato infatti in grado di attrarre nuovi segmenti di clientela e di sottrarre domanda da altre modalità di trasporto (incluso il mezzo privato).

L'aumento di dinamicità del mercato è senza dubbio dovuto alla piena liberalizzazione del settore che, a partire dal 2014, ha imposto il passaggio da un regime di concessioni esclusive per l'esercizio delle singole rotte ad uno di autorizzazioni non esclusive.

Processi di liberalizzazione simili sono avvenuti anche in altri contesti europei, tra cui Francia e Germania, ma confrontare direttamente le dinamiche intercorse in questi paesi con quelle del contesto italiano non è del tutto possibile per una serie di peculiarità presenti soprattutto nel secondo caso. Una di queste è legata ai vincoli imposti dal legislatore nel definire il perimetro entro cui questi servizi possono operare.

La legge italiana (DL 285/2005) definisce il trasporto con autolinee a lunga distanza come "servizi interregionali di competenza statale [...] di trasporto di persone [...] che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni". Quest'ultimo punto introduce una importante discriminante geografica: tutti quei servizi che collegano solo due regioni, anche se con caratteristiche assimilabili alla lunga distanza (centinaia di chilometri percorsi), rimangono sotto la responsabilità delle sole regioni coinvolte e, di conseguenza, sottostanno ad una diversa regolamentazione (appalto pubblico o, più spesso, aggiudicazione diretta).

Scopo dell'articolo è illustrare l'evoluzione del mercato dal periodo pre-liberalizzazione agli anni più recenti in termini di offerta e prezzi praticati. La ricostruzione dell'offerta è effettuata in buona parte basandosi su database delle corse costruiti a partire dagli orari esposti al pubblico delle singole compagnie (in particolare per l'anno 2013), mentre i prezzi sono indagati tramite letteratura fino al 2016 e con l'ausilio di un database derivante dai risultati del motore di ricerca CheckMyBus.it dal 2016 al 2018 inclusi (meglio descritto al paragrafo 3.2).

Fra i principali risultati vi è la descrizione dell'evoluzione dell'offerta lungo le diverse direttrici, con la comparsa di importanti collegamenti trasversali al nord ed un riassetto delle relazioni al sud. Viene dimostrata la convivenza con il modo ferroviario su rotte in competizione intermodale, anche in virtù delle strategie di yield management introdotte dagli operatori anche per le tariffe delle linee bus. Per quanto riguarda i prezzi, in linea con altre esperienze (Blayac & Bougette, 2017) si rileva che ad un iniziale calo è seguita una fase di rialzo del prezzo per km, almeno nei sotto-mercati ove vi è meno dinamismo residuo.

L'articolo è così strutturato: nel capitolo 2 si illustrano i principali effetti della liberalizzazione del settore nelle altre nazioni europee, nel capitolo 3 si tratta della geografia della rete italiana prima della liberalizzazione e successivamente ad essa e viene descritto il database CheckMyBus, nel capitolo 4 sono analizzati i prezzi praticati dagli operatori lungo varie direttrici e il capitolo 5 riporta le conclusioni del lavoro.

## 2 Effetti della liberalizzazione in Europa.

In Europa nell'ultimo decennio si è assistito ad eventi importanti che hanno profondamente mutato l'ambito in cui si era sviluppato il settore delle autolinee di media e lunga percorrenza. Prima il Regno Unito, la Svezia e la Norvegia e, più recentemente, la Germania, l'Italia e la Francia hanno rimosso le principali barriere normative che limitavano lo sviluppo del settore avviando così il processo di liberalizzazione dei singoli mercati nazionali. In tutti questi casi l'intento del legislatore è stato quello di favorire e consentire la competizione sulle medesime relazioni anche grazie alla semplificazione dei processi autorizzativi.

Nonostante la crescente importanza del settore, la letteratura a riguardo è relativamente scarsa. Sono pochi, in particolare, gli studi che dimostrano gli effettivi vantaggi che si sono avuti a seguito della liberalizzazione per il settore delle autolinee (van de Velde, 2014).

Un primo confronto sull'impostazione normativa, sulle forme organizzative e sulle principali sfide in gioco viene presentato in (van de Velde, 2009) per un campione di otto nazioni europee. Sono presenti poi alcuni studi incentrati sui singoli contesti nazionali di Regno Unito, Svezia e Norvegia, dove il processo di deregolamentazione si è avviato, rispettivamente, nel 1986 (Transport Act 1985), nel 1989 (Transport Policy Act 1988) e nel 1998.

Nel primo caso, ad esempio, viene evidenziato l'effetto della competizione dei due principali *players* (National Express e Megabus) sugli altri operatori (White & Robbins, 2012), dimostrando come l'iniziale politica molto aggressiva in campo tariffario dei primi abbia portato alla scomparsa di parte dei secondi, incapaci, per dimensione aziendale, di operare in perdita nella fase di lancio dei nuovi servizi. Altri studi si sono invece occupati delle strategie operative e di marketing dei *newcomers* all'avvento della liberalizzazione ed in seguito con il diffondersi dei servizi legati al web (Robbins, 2007). In questo studio l'autore dimostra come Megabus, usando l'e-commerce e le tecniche di *yield management*, sia riuscita a superare le barriere all'ingresso del settore e divenire il vero competitor di National Express.

Nel secondo e nel terzo caso la letteratura è invece maggiormente incentrata sul ruolo giocato dalle autolinee nella competizione con i servizi ferroviari (Alexandersson, et al., 2010), dimostrando come in alcuni casi la crescita del mercato delle prime non abbia danneggiato quello dei secondi (Aarhaug & Fearnley, 2016) e come la liberalizzazione abbia portato all'efficientamento dell'industria del trasporto con autobus, promuovendone la crescita, sia in termini di frequenza che di relazioni servite, nonché l'aumento di benessere (Leiren & Fearnley, 2008).

La maggior parte dei lavori sopra citati evidenzia inoltre come il processo di liberalizzazione si sia caratterizzato per un'iniziale rapida espansione servizi offerti, anche grazie alla nascita di nuovi operatori. A tale fase è poi seguito un più lungo periodo di consolidamento/declino con la sporadica apertura di nuove relazioni, la scomparsa degli operatori più piccoli ed una maggior competizione con altri modi di trasporto (Aarhaug, et al., 2019).

A differenza dei casi precedenti, la letteratura su Germania e Francia è piuttosto recente in quanto i processi di liberalizzazione sono più recenti. Prima della deregolamentazione tedesca, la quota di mercato dei servizi autobus a lunga percorrenza era del 5,3% (Walter, et al, 2011). Nei sei mesi successivi alla deregolamentazione si è invece assistito ad una rapida espansione del settore in termini di rotte, frequenze, operatori e, conseguentemente, del numero di passeggeri trasportati (Augustin, et al., 2014). Infine, a due anni dalla deregolamentazione, la fusione dei principali operatori (Meinfernbus e FlixBus) ha portato ad una crescita nel breve periodo delle tariffe su alcune tipologie di rotte (Dürr, et al., 2016).

Per quanto riguarda il mercato francese, la liberalizzazione ha prodotto effetti positivi in termini di variazione delle tariffe, aumento della frequenza e miglioramento della qualità del servizio offerto. Anche in questo caso si è assistito ad un'iniziale atteggiamento aggressivo sui prezzi al pubblico per attrarre domanda a cui è seguito un loro

consolidamento/innalzamento al termine del periodo di avviamento (Blayac & Bougette, 2017).

In Italia, a seguito dell'ingresso di nuovi operatori, con strategie più aggressive rispetto agli operatori storici, si registra una riduzione dei prezzi medi delle rotte, in particolare per via di promozioni di lancio e utilizzo di tecniche di *yield management*. Anche la concorrenza intermodale ha un ruolo: non solo le rotte che si sovrappongono al PSO ferroviario hanno un prezzo inferiore, ma anche quelle presidiate dall'alta velocità, evidenziando come i due mercati non siano del tutto indipendenti (Beria, et al., 2018).

### 3 Geografia della rete

#### 3.1 Pre – liberalizzazione

Storicamente, in Italia ma anche in molti altri paesi, il trasporto di lunga percorrenza con autobus è sempre stato un modo di trasporto “ausiliario” alla ferrovia: sostitutivo dove essa non esisteva o dove essa era irrimediabilmente inefficace, alternativo per particolari categorie ed esigenze di viaggio.

Ricostruire l'andamento di questo mercato nel nostro paese non è cosa semplice in quanto, nonostante l'articolo 6 del d.lgs. 285/2005 prevedesse un costante monitoraggio del settore da parte del MIT, la pubblica amministrazione non ha prodotto alcuna statistica sul tema (ART, 2017a).

Stime indipendenti, attraverso la costruzione di un database geografico delle relazioni servite al 2010, cioè prima della liberalizzazione, indicano tuttavia che l'offerta nazionale di autolinee interregionali ammontasse a circa 90 milioni di veicoli-chilometro (Beria, et al., 2013). Gli stessi autori, nell'aggiornare le stime al 2012, sempre pre-liberalizzazione, hanno rilevato un livello d'offerta pressoché immutato (Beria, et al., 2014).

Non sorprende quindi che fino al 2014, anno della completa liberalizzazione del settore in Italia, la rete di autobus interregionali (Figura 1) – pure una tra le più ampie in Europa occidentale – fosse costituita essenzialmente da tre particolari nicchie di mercato ed assente dalle relazioni più ricche:

- Servizi capillari, soprattutto nel sud e centro Italia, per connettere tipicamente una volta al giorno le località più remote con Roma, Napoli o altri centri maggiori. Questi servizi non soffrono della competizione della ferrovia perché inesistente o molto inefficace a causa della necessità di cambi e bassa velocità (es. Roma – Matera);
- Servizi di lunghissima percorrenza che rappresentano la componente più “storica” dell'offerta di autolinee. Tali servizi si sviluppano lungo la direttrice sud-nord connettendo i centri principali (Torino, Milano, Bologna, Roma e Napoli in particolare) con una pluralità di centri minori al Sud e più limitatamente nel Centro. Tale conformazione rispecchia i flussi di domanda che si sono venuti a consolidare negli anni come risultante delle migrazioni interne al paese, generate dal processo di industrializzazione che ha interessato i centri del nord a partire dal secondo dopoguerra. In termini organizzativi questi servizi, soprattutto in funzione dei tempi di percorrenza, si caratterizzano come notturni, vengono effettuati poche volte alla settimana e sono soggetti a punte stagionali importanti. Su queste rotte la competizione della ferrovia è sempre stata forte – e ora ancora più forte è quella con il trasporto aereo low cost – ma il bus ha mantenuto posizioni facendo leva su quattro fattori: il prezzo, i collegamenti diretti (anche se più lenti), la sicurezza percepita e la possibilità di portare molti bagagli;
- Alcune autolinee rapide, che potremmo chiamare “intercity”, tra località principali. Fino a pochi anni fa esistevano esclusivamente a Sud (es. Napoli – Bari) e a cavallo degli appennini (es. Pescara – Roma), cioè gli unici casi di collegamenti tra città in cui l'alternativa ferroviaria è spesso peggiore di quella stradale. Molto più limitate in numero, queste rotte sono più simili al trasporto ferroviario per caratteristiche e prezzi, proprio perché sono più efficaci ed apprezzate da tutti i segmenti di utenza.

L'affermarsi di queste nicchie è stata diretta conseguenza del vincolo fisico legato alle concessioni che prevedeva assenza di competizione tra compagnie in un raggio di 30 km sulla medesima rotta. Inoltre il principio di "non competizione con il trasporto ferroviario" ha di fatto limitato lo sviluppo del settore al Nord e, al contrario, favorito il suo proliferare al Centro ed al Sud (Grimaldi, et al., 2017).

**Figura 1. Autolinee interregionali – Flussogramma dell'offerta 2013**



Fonte: Nostra elaborazione sugli orari al pubblico dei servizi bus di linea eserciti tra almeno 3 regioni. Orario programmato per l'anno 2013.

Osservando la distribuzione geografica dei servizi pre-liberalizzazione si può notare come il tratto maggiormente percorso fosse quello compreso tra Napoli e Roma, seguito da quello tra Napoli e Cosenza. Tra Roma e Firenze si concentrano praticamente tutti i servizi più



lunghe che connettono il Nord ed il Sud. È evidente inoltre come la maggior parte delle relazioni est-ovest interne al nord Italia non vengano coperte da questo tipo di trasporto collettivo (es. tratta Milano-Venezia o tratta Genova-Venezia).

Guardando invece alle frequenze settimanali a servizio di singoli comuni emerge in maniera ancora più chiara la diversa copertura del servizio tra nord e sud. La capitale è il luogo in cui si concentra il maggior livello di offerta (1.567 corse medie settimanali tra arrivi e partenze), equivalente al doppio del secondo comune più servito (Napoli con 776 collegamenti) ed almeno al triplo degli altri maggiori centri della Penisola (Milano ad esempio è interessata da 480 collegamenti). Ciò è dovuto al fatto che, nel 2013, la maggioranza delle linee, in particolare da sud, transitava o aveva un capolinea a Roma. Anche Siena presenta una quantità di servizio non trascurabile (560 collegamenti medi settimanali) dovuti all'utilizzo del capoluogo di provincia come hub del Centro-Nord da parte di alcune delle principali compagnie del settore. Infine, una pluralità di comuni non capoluogo del sud Italia, tra cui spiccano Candela (557) in Puglia e Sala Consilina (477) e Lacedonia (476) in Campania, presentano valori d'offerta paragonabili, se non maggiori, ai centri principali del Nord Italia, poiché fungono da punto di interscambio tra la linea principale (caratterizzata da poche fermate in corrispondenza dei centri maggiori del Nord e del Centro) e le linee di adduzione (molto più capillari e con un elevato numero di fermate nel Sud del Paese).

Al contrario in Sicilia l'offerta di bus appare molto meno capillare di quella realmente presente perché il modello utilizzato dagli operatori è basato su l'interscambio tra linee regionali (non rientranti nelle concessioni) e le linee di lunga percorrenza in località specifiche, come ad esempio Messina o Catania.

Considerando la configurazione della rete pre-liberalizzazione e le ragioni storiche per cui questi servizi si sono affermati (soddisfare le esigenze di collegamento del Meridione anche in termini di "continuità territoriale" e sottostare al principio di "non competizione con la ferrovia") non risulta anomalo che le aziende principali del settore avessero la loro sede nelle regioni meridionali (Campania, Calabria, Basilicata e Puglia) e che, di conseguenza, il maggior numero di servizi per regione di origine ricada in Calabria (48 autolinee), Basilicata (27), Lombardia (27), Puglia (24), mentre le regioni per maggior numero di servizi di destinazione siano Lazio (58), Lombardia (29), Campania (26) e Piemonte (20), dove peraltro sono localizzate le maggiori città italiane (ART, 2017b).

### 3.2 Il database CheckMyBus

La situazione dell'offerta dal 2016 al 2018, per la quale non esistono dati puntuali che comprendano l'intero settore, viene da noi ricostruita utilizzando i dati raccolti dal motore di ricerca CheckMyBus.it<sup>1</sup> grazie ad uno specifico agreement. Il database che ne deriva, utilizzato per le analisi proposte nel prossimo paragrafo e nel capitolo relativo ai prezzi, comprende oltre 30.000 osservazioni di prezzi praticati dagli operatori su più di 4.000 coppie origine-destinazione in differenti regioni italiane per ciascun anno dal 2016 al 2018, per un totale di diverse centinaia di migliaia di ricerche degli utenti per anno.

Un fattore di cui tenere conto nell'interpretazione dei risultati rispetto ai volumi di domanda è la natura della provenienza del dato: in quanto piattaforma di aggregazione/comparazione di soluzioni di viaggio, l'utenza di Checkmybus.it non annovera i viaggiatori abituali e/o fidelizzati dai vari operatori, che presumibilmente acquistano i biglietti tramite i canali dell'operatore stesso. Un ulteriore limite del dato è relativo all'origine delle interrogazioni: essendo il sito italiano gli utenti intercettati sono solo quelli che effettuano la ricerca dal dominio ".it", non sono compresi quanti interrogano il motore di ricerca per le rotte italiane dai domini di altri stati o ".com". Entrambi i limiti comunque non influiscono, se non marginalmente, sul prezzo rilevato, in quanto il motore di ricerca riporta quello effettivamente proposto dagli operatori al momento dell'interrogazione.

---

<sup>1</sup> Tramite CheckMyBus.it un utente può comparare diverse soluzioni di viaggio sia in termini di orari/prezzi che di mezzi di trasporto.

Infine, tramite il database in nostro possesso non è possibile ricostruire l'effettivo percorso della linea che collega origine e destinazione, né se sia un tragitto diretto o con interscambi. Questo comporta l'impossibilità di considerare effettivamente le sole rotte di lunga percorrenza come definite dalla normativa italiana. L'analisi proposta nel seguito riguarda quindi tutti i collegamenti cercati che interessano almeno 2 regioni (ovvero con origine e destinazione in regioni diverse), indipendentemente dalla loro effettiva appartenenza ad un servizio di lunga percorrenza.

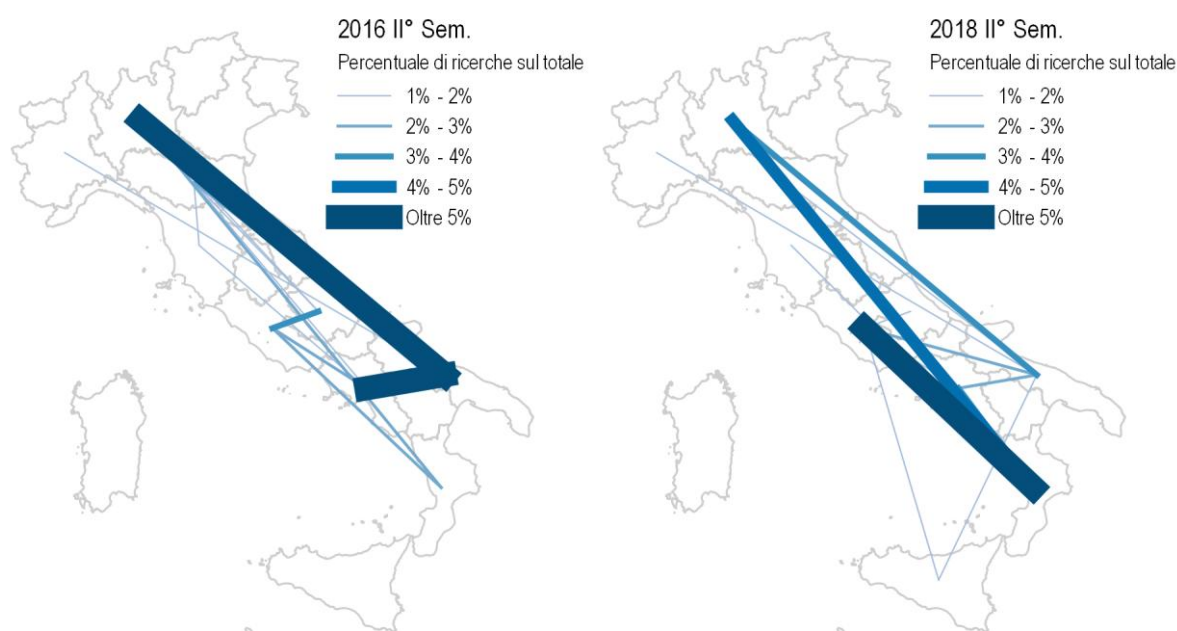
### 3.3 Post-liberalizzazione

Ad un anno dalla liberalizzazione, rispetto all'ultimo anno di validità delle concessioni, si è assistito ad un considerevole aumento delle relazioni servite (+33%) e ad un ancor più marcato aumento delle frequenze (+38%). L'offerta di servizi è divenuta maggiormente capillare fino a coprire meglio le tratte trasversali, sulla costa adriatica e da Nord al Centro. In particolare sono cresciute le relazioni intercity interne al Nord (+200% circa) e tra il Centro ed il Nord del paese (+300% circa). Il fatto che questa crescita iniziale abbia interessato solo marginalmente la parte meridionale della penisola è una conseguenza delle proposte di servizio dei nuovi operatori, in primis Megabus e FlixBus, i quali, inizialmente, hanno valutato come più efficace inserirsi in un mercato nuovo piuttosto che andare ad aggredire le imprese storiche su relazioni maggiormente consolidate (Beria, et al., 2015).

Le rotte più richieste nel 2016 sul motore di ricerca CheckMyBus, ragionevolmente sovrapponibili a quelle con maggiore offerta (secondo l'ipotesi che, sul medio-lungo periodo, non sia sostenibile per le aziende esercire rotte in perdita), appartengono alla direttrice nord-sud, con principale origine/destinazione la Lombardia (Figura 2). Molto forti nel 2016 sono le relazioni tra Puglia e Lombardia e tra Puglia e Campania, che tendono però a perdere importanza relativa nel corso del tempo, con la considerevole crescita delle relazioni tra Calabria e Lazio, nonché l'emergere di maggiori collegamenti verso la Sicilia (presumibilmente con un arretramento a Messina di parte delle corse Calabria-Lazio). Tendono a ridursi le relazioni centro-centro e con regioni del nord diverse dalla Lombardia, tuttavia occorre notare come il mercato al nord, in particolare sulle relazioni trasversali, veda una forte presenza di FlixBus rispetto agli altri operatori, dunque il dato rappresentato potrebbe non essere accurato (gli utenti fidelizzati da FlixBus probabilmente non utilizzano il motore di ricerca CheckMyBus, considerando la sua tendenza a fornire una customer experience completa all'interno dei propri canali, ivi inclusa la ricerca delle corse e la bigliettazione).



**Figura 2. Percentuale di ricerche sul totale delle relazioni - aggregazione per regioni**



Fonte: Nostra elaborazione su dati CheckMyBus. Sono escluse le relazioni con origine o destinazione in uno scalo aeroportuale.

L'operatore infatti che nel periodo post-liberalizzazione ha evidenziato la crescita più sostanziale del suo network italiano è FlixBus. Questa compagnia, dal suo ingresso nel mercato nell'estate del 2015 sulla rotta Milano-Venezia, ha continuato ad espandere la sua offerta sia andando a coprire relazioni "nuove" (es. Genova-Venezia) sia spostandosi progressivamente verso il Sud, aumentando la concorrenza su parte di quelle già coperte dagli operatori storici.

La cartografia seguente (Figura 3), pur avendo la stessa scala di quella della totalità degli operatori pre-liberalizzazione (Figura 1), non è direttamente sommabile a quest'ultima sia perché nel periodo intercorso la rete degli operatori storici ha subito modifiche sia per i mutamenti a livello di operatori. FlixBus infatti è una compagnia "che non possiede autobus" e fornisce i suoi servizi tramite accordi commerciali o fusioni con singoli operatori già presenti nel mercato: parte del *network* FlixBus veniva quindi già coperto da altri operatori che, dopo aver siglato accordi con quest'ultima, hanno continuato a fornire collegamenti simili ma utilizzando il marchio della nuova compagnia.

A differenza degli operatori storici, il cui modello di business era la connessione tra i centri principali del Centro e del Nord con quelli minori del Sud, il servizio offerto da FlixBus è quasi esclusivamente di tipo intercity e le maggiori frequenze si possono riscontrare in corrispondenza dei corridoi dell'alta velocità ferroviaria, cioè dove è presente una maggiore domanda potenziale. Tuttavia, l'evoluzione del mercato è ancora in rapido mutamento ed è probabile che nel tempo la distinzione tra i due modelli diventi sempre meno netta. Non sono infatti inclusi nella mappa gli ultimi aggiornamenti della rete FlixBus: collegamenti con la Calabria da settembre 2018 e con la Sicilia da novembre 2018, senza dimenticare l'accordo siglato con Baltour operativo da dicembre 2018. In questo contesto si inserisce anche la dissoluzione del marchio BusItalia Fast, consumatasi nel primo trimestre del 2019, che non comporta una cancellazione dei servizi offerti ma "solo" il ripristino della precedente gestione del network a capo di Simet Spa.

L'attuale assetto è quindi caratterizzato da un rafforzamento di pochi marchi che tendono ad imporsi come unici player del mercato (tramite la contrattualizzazione di piccole, medie e grandi imprese sotto il suo marchio, FlixBus, di fatto, si vuole imporre come monopolista nel

settore). Tuttavia nei prossimi anni è probabile che si verifichi un rafforzamento della concorrenza grazie al possibile ingresso in Italia del neo-operatore BlaBlaBus<sup>2</sup>.

**Figura 3. Autolinee interregionali – Flussogramma dell’offerta FlixBus 2018**



Fonte: Nostra elaborazione sugli orari al pubblico dei servizi bus di linea operati da FlixBus. Orario programmato per l'estate 2018.

<sup>2</sup> A novembre 2018 BlaBlaCar, compagnia francese di car pooling a lunga distanza presente in 22 paesi nel mondo tra cui l'Italia, ha presentato un'offerta per acquisire Ouibus, società francese di trasporto in autobus su lunga distanza controllata dalle ferrovie francesi SnCF. In un comunicato stampa la compagnia ha reso note le sue intenzioni di arrivare a servire sessanta città di Germania e Benelux entro il 2020, andando di fatto a concorrere con FlixBus nel suo mercato storico. Ouibus ad oggi ha in essere degli accordi con la società MarinoBus Autolinee per promuovere la vendita di tratte italiane ai propri clienti. Inoltre gli uffici italiani di BlaBlaCar hanno aperto delle posizioni lavorative specifiche per l'organizzazione dei servizi di lunga percorrenza con autobus. Tutti questi segnali fanno quindi presagire che le intenzioni dell'operatore siano quelle di entrare anche nel mercato italiano con un modello "tradizionale" o "ibrido" di integrazione tra car pooling ed autolinee.

## 4 Prezzi

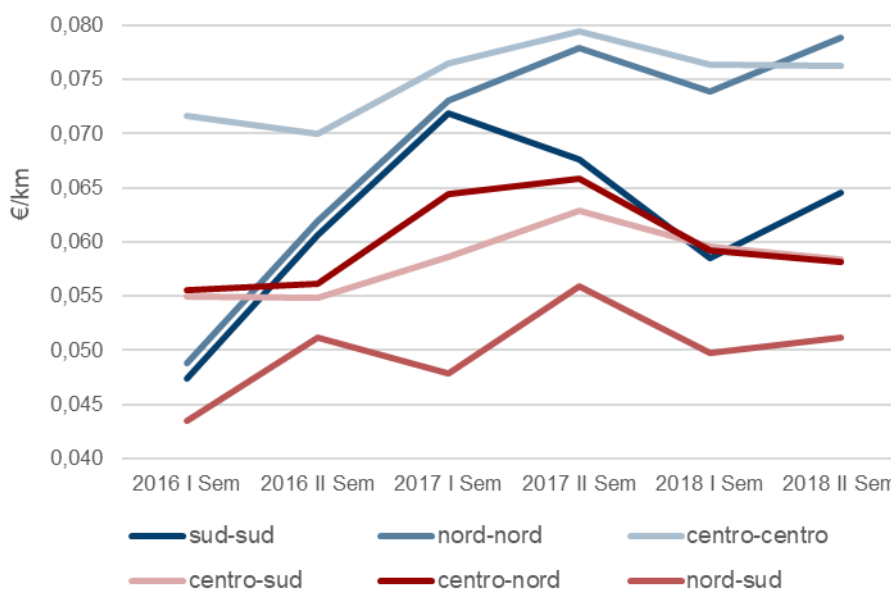
Le tariffe delle autolinee a lunga percorrenza nel periodo antecedente la completa liberalizzazione del settore (dunque all'inizio del 2014) si attestavano tra i 9 €cent/km sulle relazioni più brevi ed i 5 €cent/km sulle relazioni più lunghe nord-sud, con un numero limitato di compagnie storiche che aveva già iniziato a proporre tariffe differenziate in base al momento dell'acquisto (Grimaldi, et al., 2017).

L'effetto della liberalizzazione sulle tariffe dei viaggi in autobus ha portato i prezzi unitari a scendere nel 2015 e nel 2016 in conseguenza di strategie commerciali aggressive da parte dei nuovi operatori, mentre nei trimestri successivi la tendenza si è invertita (ART, 2017b).

Tale andamento non appare essere un caso isolato in seguito ai processi di liberalizzazione: ad esempio è stato riscontrato anche nel mercato francese, in cui successivamente al pricing aggressivo è subentrata una fase di rialzo delle tariffe una volta che l'utenza ha preso familiarità con il servizio (Blayac & Bougette, 2017).

L'andamento dei prezzi medi pesati registrato sulla piattaforma Checkmybus.it fra il 2016 ed il 2017 evidenzia come per entrambi i semestri dei due anni vi sia una risalita del prezzo medio unitario, che non avviene però nella medesima proporzione su tutto il territorio nazionale. Raggruppando le rotte per macroaree, si osserva infatti come gli incrementi maggiori si siano registrati per i collegamenti interni ai mercati del Nord e del Sud, rispettivamente +36% e +30% (Figura 4).

Figura 4. Indice dei prezzi per direttrice



Fonte: Nostra elaborazione su dati CheckMyBus. Sono escluse le relazioni con origine o destinazione in uno scalo aeroportuale.

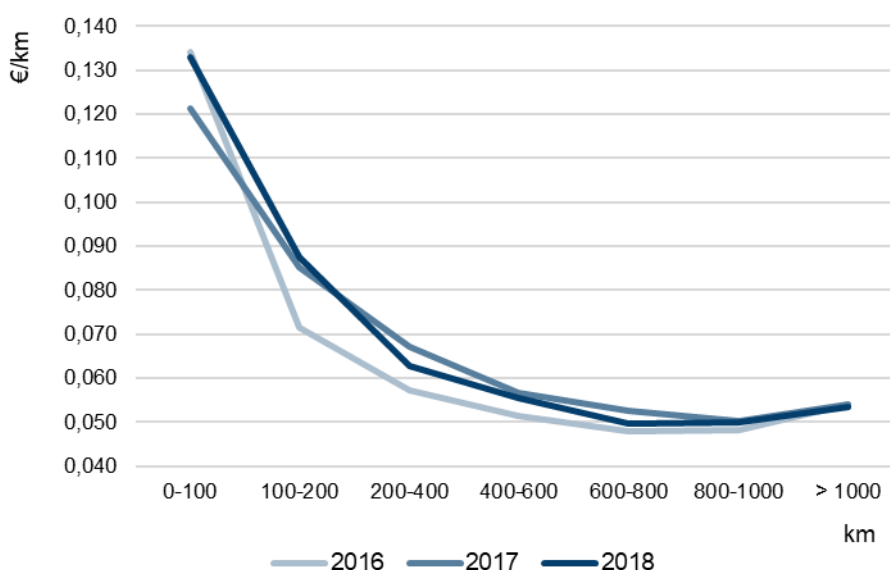
Questo effetto di risalita dei prezzi, legato probabilmente al termine della fase transitoria di penetrazione del mercato da parte dei newcomers, si è arrestato tra il 2017 ed il 2018, con una nuova diminuzione in alcuni sotto-mercati (-12% per le relazioni interne al sud e -10% per quelle fra Nord e Centro). Risulta interessante notare come i prezzi unitari delle rotte interne al Nord, dopo il forte rialzo registrato, si siano stabilizzati ad un livello elevato. Infatti, nonostante la diffusa competizione con il modo ferroviario (presente su tutte le relazioni degne di nota), la densità di domanda qui presente garantisce comunque una certa profittabilità che viene sfruttata dagli operatori. Il prezzo unitario inferiore non a caso si registra sempre sulle relazioni Nord-Sud, che sono le più lunghe in termini di chilometraggio (Tabella 1).

**Tabella 1. Prezzo medio per direttrice per semestre 2016-2018**

Direttrice	Lunghezza media [km]	2016		2017		2018	
		I Sem	II Sem	I Sem	II Sem	I Sem	II Sem
<i>nord-nord</i>	217	0,049 €	0,062 €	0,073 €	0,078 €	0,074 €	0,079 €
<i>centro-centro</i>	187	0,072 €	0,070 €	0,077 €	0,079 €	0,076 €	0,076 €
<i>sud-sud</i>	284	0,047 €	0,061 €	0,072 €	0,068 €	0,058 €	0,065 €
<i>centro-nord</i>	449	0,056 €	0,056 €	0,064 €	0,066 €	0,059 €	0,058 €
<i>centro-sud</i>	552	0,055 €	0,055 €	0,059 €	0,063 €	0,060 €	0,058 €
<i>nord-sud</i>	952	0,043 €	0,051 €	0,048 €	0,056 €	0,050 €	0,051 €

Le relazioni domestiche (inclusando tutte le interregionali) presentano in ogni caso una forte influenza della lunghezza sul prezzo unitario: tratte brevi presentano generalmente prezzi molto maggiori, mentre all'aumentare della distanza di viaggio la decrescita del prezzo è sempre più marginale, fino a raggiungere il minimo tra i 600 ed i 1.000 km per poi mostrare una leggera risalita per rotte più lunghe (Figura 5).

**Figura 5. Indice dei prezzi per lunghezza della relazione**

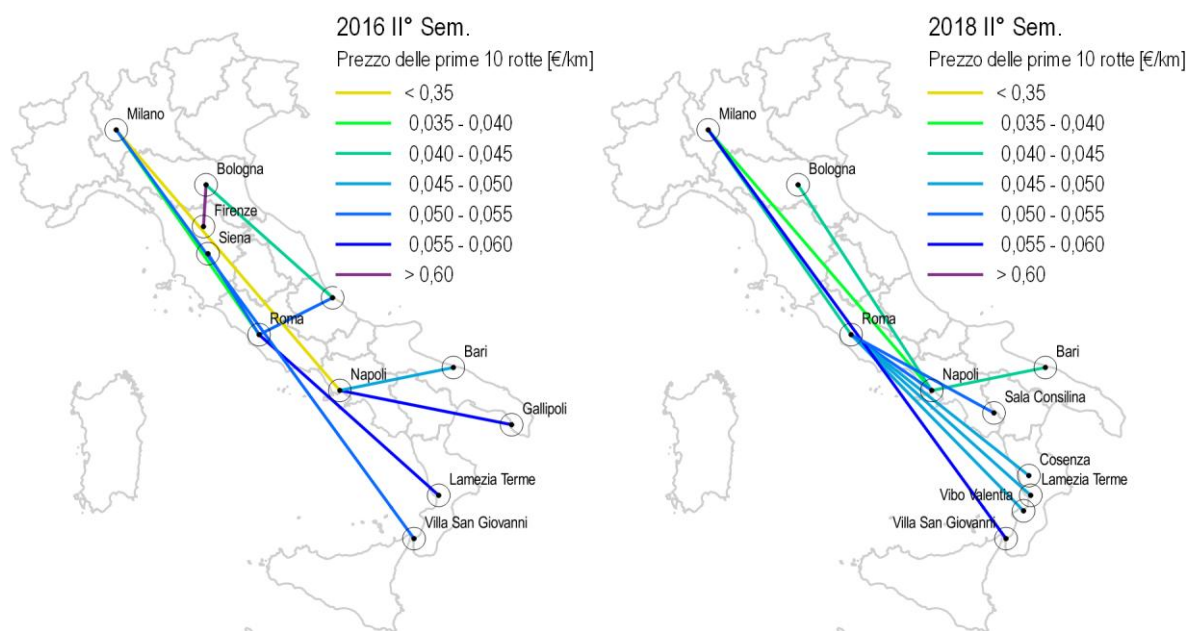


Fonte: Nostra elaborazione su dati CheckMyBus. Sono escluse le relazioni con origine o destinazione in uno scalo aeroportuale.

Come già positivamente individuato in (Beria, et al., 2018), vi è una certa sovrapposizione fra il mercato delle autolinee a lunga percorrenza e l'alta velocità ferroviaria. Tra le relazioni maggiormente richieste sia nel secondo semestre del 2016 che del 2018 vi sono infatti la Milano-Roma e la Milano-Napoli, per le quali i prezzi al km si attestano su un livello più basso rispetto ad altre rotte comparabili per lunghezza, come ad esempio la Roma-Lamezia Terme (Figura 6). La domanda di trasporto lungo questo corridoio non viene quindi interamente assorbita dal modo ferroviario o aereo, nonostante l'applicazione

estensiva delle tecniche di yield management da parte dei rispettivi operatori, bensì rimane una porzione non trascurabile di utenza che si rivolge alle autolinee, che peraltro presentano una quota molto maggiore di corse notturne.

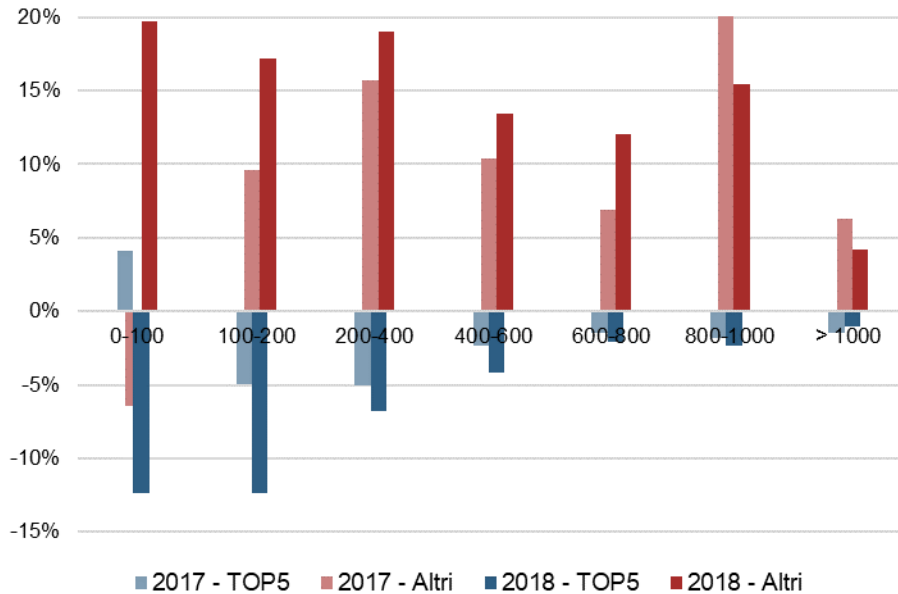
**Figura 6. Prezzo al chilometro delle relazioni maggiormente richieste – II° semestre 2016 e 2018**



Fonte: Nostra elaborazione su dati CheckMyBus. Sono escluse le relazioni con origine o destinazione in uno scalo aeroportuale.

Un fatto degno di nota è il diverso comportamento degli operatori maggiori, che operano su una molteplicità di rotte, rispetto ai piccoli operatori che si rivolgono a nicchie di mercato offrendo collegamenti specializzati. Il prezzo medio pesato è infatti il risultato di due opposte tendenze: i primi 5 operatori (per numero di biglietti ricercati su Checkmybus.it) presentano un prezzo medio inferiore rispetto alla media complessiva per tutte le fasce chilometriche nel 2017, mentre i prezzi dei restanti operatori si attestano stabilmente sopra la media. Tale differenza di comportamento si accentua sensibilmente nel 2018 soprattutto nelle rotte di medio-corto raggio (Figura 7). Una spiegazione di questo fenomeno può essere ricercata nelle strategie di pricing: compagnie più piccole difficilmente riescono a gestire una differenziazione dinamica dei prezzi, così come alcune compagnie storiche potrebbero non averla ancora implementata.

**Figura 7. Indice dei prezzi per lunghezza della tratta ed anno - variazione rispetto al prezzo medio delle prime 5 compagnie e delle rimanenti.**



Fonte: Nostra elaborazione su dati CheckMyBus. Sono escluse le relazioni con origine o destinazione in uno scalo aeroportuale.

## 5 Conclusioni

Nel contributo si è provato a ricostruire l'andamento del settore delle autolinee di media e lunga percorrenza dalla fase precedente alla liberalizzazione alla sua configurazione attuale, evidenziando in particolare l'evoluzione delle generali strategie adottate dai singoli operatori sia per attrarre determinate componenti di domanda che per imporsi nel mercato.

Nella fase pre-liberalizzazione, in cui il regime concessorio garantiva ai singoli l'esclusività su determinate relazioni, erano ben riconoscibili tre distinte tipologie di servizio:

- Servizi capillari, soprattutto nel sud e centro Italia, per connettere tipicamente una volta al giorno le località più remote con Roma, Napoli o altri centri maggiori;
- Servizi di lunghissima percorrenza che rappresentano la componente più storica dell'offerta di autolinee;
- Pochi servizi intercity tra località principali presenti esclusivamente al sud ed a cavallo degli appennini.

Questi servizi inoltre presentavano dei prezzi differenziati quasi esclusivamente in base alla distanza (nel 2014 9 €cent/km sulle relazioni più brevi e 5 €cent/km sulle relazioni più lunghe nord-sud), con un numero limitato di compagnie storiche proponevano tariffe variabili in base al momento dell'acquisto.

Nel periodo immediatamente successivo alla liberalizzazione si è assistito all'entrata nel mercato italiano di nuovi *player* stranieri (Megabus e FlixBus) che, seppur con forti differenze dal punto di vista della pianificazione del servizio e del tipo di impresa, hanno portato avanti una politica aggressiva sui prezzi determinando un calo del prezzo unitario sulle rotte in cui operavano ed andando a costituire prevalentemente un network di collegamenti intercity maggiormente distribuito nel nord Italia.

La fase attuale ha visto invece un graduale innalzamento delle tariffe ed una loro stabilizzazione su valori unitari simili al periodo pre-liberalizzazione, con differenziazioni relative alla lunghezza della tratta e presumibilmente anche al momento dell'acquisto (applicate in primis dai maggiori operatori); nel solo mercato del sud Italia alla fine del 2018 si registrava ancora un certo dinamismo, ma la situazione complessiva può cambiare in caso di variazioni nell'assetto di mercato. Inoltre, risulta evidente come la concorrenza



espressa dal settore non sia solo interna ma anche intermodale con il modo ferroviario con particolare riferimento alle tratte dell'alta velocità, che non assorbe parte dell'utenza con una più bassa disponibilità a pagare.

In chiusura è utile introdurre una digressione sull'aspetto normativo del vincolo delle tre regioni che, se superato, potrebbe consentire un'ulteriore spinta al processo di liberalizzazione. Questo vincolo, data la conformazione del territorio italiano, ha degli effetti distorsivi sull'organizzazione del servizio rispetto alle esigenze degli utenti ed alla possibilità degli operatori di intercettare domanda latente (ad esempio impone alle compagnie che propongono collegamenti tra Calabria e Campania di prevedere almeno una fermata in Basilicata spesso in località secondarie solo per poter rimanere nei pressi degli svincoli autostradali e quindi cercare di limitare gli impatti sui tempi di percorrenza). Altri stati hanno optato per una definizione del mercato su base prevalentemente chilometrica (in Francia di 100 km per l'intera linea ed in Germania di almeno 50 km tra le fermate): se si adottasse questa soluzione anche in Italia potrebbe consentire il rafforzamento/creazione di alcune relazioni e, in via teorica, anche il ripensamento di alcuni servizi ferroviari iscritti nel servizio universale sulla base delle preferenze degli utenti.

#### *Riferimenti bibliografici*

Aarhaug, J., Farstad, E., Fearnley, N. & Halse, A. H., 2018. Express coaches: An up-hill battle after liberalization?. *Research in Transportation Economics*, 72(2018), pp. 82-91.

Aarhaug, J. & Fearnley, N., 2016. Deregulation of the Norwegian long distance express coach market. *Transport Policy*, 46(2016), pp. 1-6.

Alexandersson, G., Hultén, S., Fearnley, N. & Longva, F., 2010. Impact of regulation on the performances of long-distance transport services: A comparison of the different approaches in Sweden and Norway. *Research in Transportation Economics*, 29(2010), pp. 212-218.

ART, 2017a. *Indagine conoscitiva sul mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga distanza in regime di libera concorrenza*, Torino: Autorità di Regolazione dei Trasporti.

ART, 2017b. *Quarto Rapporto Annuale al Parlamento*, Torino: Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Augustin, K., Gerike, R., Martinez Sanchez, M. J. & Ayala, C., 2014. Analysis of intercity bus markets on long distances in an established and a young market: The example of the U.S. and Germany. *Research in Transportation Economics*, 48(2014), pp. 245-254.

Beria, P., Bertolin, A., Grimaldi, R. & Laurino, A., 2015. *Autolinee statali: gli effetti della riforma. Risultati, opportunità e criticità dell'apertura del mercato*, Rome: ANAV.

Beria, P. et al., 2014. Spatial and scenario analyses of long distance coach transport in Italy. *MPRA Paper*, Issue 54739.

Beria, P., Grimaldi, R. & Laurino, A., 2013. Long distance coach transport in Italy: State of the art and perspectives. *MPRA Paper*, Issue 53768.

Beria, P., Nistri, D. & Laurino, A., 2018. Intercity coach liberalisation in Italy: Fares determinants in an evolving market. *Research in Transportation Economics*, Volume 69, pp. 260-269.

Blayac, T. & Bougette, P., 2017. Should I go by bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France. *Transport Policy*, 56(2017), pp. 50-62.

Dürr, S. N., Heim, S. & Hüschelrath, K., 2016. Deregulation, Competition, and Consolidation: The Case of the German Interurban Bus Industry. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 50(2), pp. 164-188.

Grimaldi, R., Augustin, K. & Beria, P., 2017. Intercity coach liberalisation. The cases of Germany and Italy. *Transportation Research Procedia*, Volume 25, pp. 474-490.

Leiren, M. & Fearnley, N., 2008. *Express coaches—the story behind a public transport success*. Proceedings of the European Transport Conference (ETC) 2008, Leeuwenhorst Conference Centre, The Netherlands.

Robbins, D., 2007. *Competition in the UK express coach market 25 years after deregulation: The arrival of Megabus.com*. Proceedings of the European Transport Conference (ETC) 2007, Leiden, The Netherlands.

Thierry Blayac, P. B., 2017. Should I go by bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France. *Transport Policy*, Volume 56, pp. 50-62.

van de Velde, D., 2009. *Long-Distance Bus Services in Europe: Concessions or Free Market?*. OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Papers 2009/21, OECD Publishing.

van de Velde, D., 2014. Market initiative regimes in public transport in Europe: Recent developments. *Research in Transportation Economics*, 48(2014), pp. 33-40.

Walter, M., Haunerland, F. & Moll, R., 2011. Heavily regulated, but promising prospects: Entry in the German Express Coach Market. *Transport Policy*, 18(2), pp. 373-381.

White, P. & Robbins, D., 2012. Long-term development of express coach services in Britain. *Research in Transportation Economics*, 36(2012), pp. 30-38.