



POLITECNICO
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E STUDI URBANI

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

TRASPOL report 1/19

RAPPORTO SUL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA | ANNO 2018

ITALIAN LONG-DISTANCE COACH TRANSPORT MARKET REPORT | YEAR 2018



In collaboration with:

CheckMyBus

IL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA (*Italian long-distance coach transport market report*)

Anno 2018 / Year 2018

Autori: **Paolo Beria, Samuel Tolentino**

Il presente rapporto viene pubblicato periodicamente in collaborazione con **Checkmybus.it**, sulla base dei dati raccolti sulla piattaforma. La collaborazione rientra nelle attività del progetto QUAIN (MIUR rif.: RBSI14JR1Z), di cui il prof. Paolo Beria è titolare.

The report is published in collaboration with Checkmybus.it based on the data available on Checkmybus.it website. This partnership is part of the activities foreseen in the project QUAIN (MIUR rif.: RBSI14JR1Z) under the scientific responsibility of prof. Paolo Beria.

Please quote as follows:

Beria P., Tolentino S. (2019). *Rapporto sul Mercato delle Autolinee a Lunga Percorrenza in Italia / Anno 2018*. TRASPOL Report 1/19 & Checkmybus. Milano, Italy.

Photo by [Annie Spratt](#) on [Unsplash](#)

TRASPOL – Laboratorio di Politica dei Trasporti
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano
Via Bonardi 3, 20133, Milano, Italy.
<http://www.traspol.polimi.it>

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

SOMMARIO

1	Introduzione Introduction.....	4
2	Sinossi Overview	6
3	Utenza delle autolinee Coach users	8
4	L'andamento del mercato Market development	12
5	Indice dei prezzi Price index.....	19
6	Metodologia Methodology.....	28
7	Conclusioni Final remarks.....	31

1 INTRODUZIONE | INTRODUCTION

Questo rapporto, preparato in collaborazione con www.checkmybus.it è la **sesta edizione** dello **studio sull'andamento del mercato degli autobus di lunga percorrenza in Italia**, ora presentati con cadenza annuale. Il rapporto è dedicato al monitoraggio dell'evoluzione del settore tra gli anni 2016 e 2018 con un particolare focus sui prezzi, con l'intento di proporre uno strumento utile sia per le compagnie che per il regolatore pubblico.

Da questa edizione lo studio è stato profondamente rivisto nella struttura e nella metodologia e presenta dei contenuti nuovi, come un focus sui bus aeroportuali.

Inoltre, molti dei dati vengono presentati in continuità con le serie storiche dei rapporti precedenti, rendendo più agevole la lettura dei fenomeni nel tempo.

Il rapporto è disponibile gratuitamente su www.checkmybus.it e su <http://www.traspol.polimi.it> ed è basato sul campione di dati raccolti dalla piattaforma di vendita Checkmybus.it da gennaio 2016 a dicembre 2018

Tutte le specifiche metodologiche sono raccolte nell'ultimo capitolo.

This report, prepared in collaboration with Checkmybus.it, is the **sixth edition** of the **study on the long-distance coach market trends in Italy**, from now on carried out annually. The current issue features an overview of the market for the years 2016-2018 with specific focuses on prices.

The report is aimed at being a useful tool to monitor the evolution of the market, both for the companies and the public regulator.

This edition has been profoundly revised in the structure and methodology. It includes also some new contents, like a focus on airport connections.

In addition, most of elaborations are shown in continuity with the historical trends, making the read of trends easier.

The report is available for free at www.traspol.polimi.it and www.checkmybus.it. It is based on a sample of data collected by the Checkmybus.it platform from January 2016 to December 2018.

All methodological specifications are given in the last section.

Approfondimenti / Further material

- 2013. STUDIO SUL SERVIZIO AUTOBUS DI LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA

Beria P., Grimaldi R., Laurino A. (2013). *Long distance coach transport in Italy. State of the art and perspectives.*

- 2014. IL TRASPORTO PASSEGGERI SU AUTOBUS PER LE LUNGHE DISTANZE.

Beria, P. et al. (2014). *Spatial and scenario analyses of long distance coach transport in Italy*

- 2015. AUTOLINEE STATALI: GLI EFFETTI DELLA RIFORMA.

Beria P., Laurino A., Bertolin A., Grimaldi R. (2015). *Long distance coach services: the effects of the reform. Results, opportunities and critical aspects following the opening of the market.*

- 2016-2018. RAPPORTO SUL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA

Beria P., Laurino A. (2016). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report 1st semester 2016.*

Beria P., Nistri D., Laurino A. (2017). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2016.*

Beria P., Nistri D. (2017). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report 1st semester 2017.*

Beria P., Nistri D. (2018). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2017.*

Beria P., Tolentino S. (2018). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Summary 1st semester 2018.*

- 2017. INTERCITY COACH LIBERALISATION. THE CASES OF GERMANY AND ITALY

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

- 2018. INTERCITY COACH LIBERALISATION IN ITALY: FARES DETERMINANTS

Beria P., Nistri D., Laurino A. (2018). Intercity coach liberalization in Italy: Fares determinants in an evolving market, *Research in Transportation Economics*, 69, 260-269.

- 2019. EVOLVING LONG-DISTANCE PASSENGER SERVICES IN ITALY

Beria P., Bertolin A. (2019, in press). Evolving long-distance passenger services. Market concentration, fares and specialisation patterns in Italy. *Research in Transportation Economics*.

Il quadro complessivo: tre anni di monitoraggio

Come è ormai noto¹, l'apertura nel 2014 del mercato della lunga percorrenza su gomma si è rapidamente tradotta in nuove relazioni servite e/o nell'aumento delle frequenze settimanali, nella proposta di nuovi modelli di offerta (intercity, notturno tra grandi città, etc.) ed in un mercato utilizzo di tariffe differenziate, soprattutto sulle tratte in competizione con la ferrovia.

Già dopo pochi mesi, il settore ha subito un importante cambiamento, con l'acquisto da parte di FlixBus di tutte le attività europee di Megabus, compreso il mercato italiano.

Nei primi mesi del 2017 è iniziata la parabola del marchio Busitalia, compagnia nata dalla fusione della compagnia ferroviaria statale dominante (analogamente a quanto accaduto in altri paesi) con l'operatore storico SIMET, bruscamente interrottasi dopo neanche due anni con l'uscita dell'operatore ferroviario in seguito ad una revisione del piano industriale, che ridimensiona gli obiettivi di crescita per il proprio settore di trasporto su gomma. Il servizio sarà portato avanti quindi dalla sola SIMET, che ha riacquisito il controllo dell'intera società.

Parallelamente, FlixBus ha continuato a rafforzare la propria posizione nei mercati del Nord e del Centro, con nuove rotte e partnership con imprese locali. Successivamente, è ripresa la penetrazione nel mercato maggiormente presidiato dagli operatori storici, ovvero il Sud, con l'istituzione di collegamenti con la Calabria da settembre 2018 e con la Sicilia da novembre 2018. Ultimo tassello della strategia di consolidamento di FlixBus è l'accordo di partnership raggiunto con Baltour, grazie al quale da metà novembre 2018 tutte le tratte nazionali ed internazionali del Gruppo Baltour sono acquistabili anche tramite i suoi canali di vendita.

E' interessante notare come FlixBus non sia l'unico player estero in espansione. L'entrata di BlaBlaCar in Ouibus (che ha già partnership con aziende storiche in Italia ed in

The overall picture: three years of monitoring

As is widely known, the 2014 opening of the long-distance coach market has turned into new routes, increased frequencies and new models of offer (intercity, night-time between large cities, etc.). Furthermore, it turned out that companies adopted a different strategy when the competition with railway services occurred.

Already after a few months, the market has undergone an important change, with FlixBus acquiring all of Megabus' European activities, including the Italian market.

In early 2017 the parabola of Busitalia brand began, a company born from the merger of the dominant railway state company (similarly to what happened in other countries) with the historic operator SIMET, interrupted after not even two years with the exit of the railway operator following a review of the industrial plan, which reduces the growth targets for its road transport sector. The service will therefore be carried out only by SIMET, which has regained control of the entire company.

At the same time, FlixBus continued to strengthen its position in the markets of the North and Center, with new routes in partnership with local operators. Then followed a further penetration of the market more controlled by the incumbents, namely the South, with the establishment of connections with Calabria from September 2018 and with Sicily from November 2018. The final step in FlixBus' consolidation strategy is the partnership agreement reached with Baltour, thanks to which from mid-November 2018 all the national and international routes of the Baltour Group can also be purchased through its sales channels.

Interestingly, FlixBus is not the only foreign player in expansion. The entrance of BlaBlaCar in Ouibus (which has already partnerships with legacy carriers in Italy and Europe), could create a new

¹ Beria et al. (2015), Autolinee statali: gli effetti della riforma. Risultati, opportunità e criticità dell'apertura del mercato. Report preparato per ANAV

Europa), potrebbe dare forma ad un nuovo marchio continentale, presente anche sul mercato domestico.

L'andamento dei **prezzi** in questi anni di monitoraggio ha visto un inizio in risalita tra il 2016 e il 2017, come risultato della fine del braccio di ferro commerciale fra FlixBus e Megabus (terminata con l'acquisizione di quest'ultimo) e un temporaneo rallentamento dell'evoluzione del mercato. Tra il 2017 e il 2018 si arresta ed in parte inverte la tendenza alla risalita dei prezzi, segno del riaccendersi della concorrenza sulle tariffe che questa volta coinvolge tutti i grandi gruppi, che rispetto agli operatori più piccoli presentano prezzi al km decisamente più convenienti.

In generale, non si può parlare di una guerra di prezzi, ma tra le rotte vi è una significativa variabilità, in funzione del livello di competizione intermodale e intramodale e delle performance relative del bus rispetto agli altri modi.

continental brand, with an important presence also in Italy.

The **price** trend in these years of monitoring has seen a rise between 2016 and 2017, as a result of the end of the commercial confrontation between FlixBus and Megabus (ended with the acquisition of the latter) and a temporary slowdown in market evolution. Between 2017 and 2018 the tendency to higher prices ends and partially restart a downward trend, involving this time all the large companies, which compared to the smaller operators have significantly lower prices per km.

In general, we see no sign of a price-war, but of a significant variability of prices according to intermodal and intramodal competition of single routes, and of relative performances of coach vs. other modes.

Le ricerche su CheckMyBus.it

Il motore di ricerca Checkmybus.it ha debuttato nel 2015 nella versione italiana e ha visto una forte crescita nel 2016. Rispetto alle rotte interregionali italiane, la quota di mercato si è successivamente stabilizzata intorno ai livelli della seconda metà del 2016, con diverse centinaia di migliaia di ricerche annue di viaggi su oltre 4000 coppie origine-destinazione su tutto il territorio nazionale. Nella seconda metà del 2018 è tornata nuovamente a crescere.

Il trend della distribuzione delle ricerche vede una crescita sostenuta delle coppie origine-destinazione richieste, mentre un calo del numero medio annuo di “click” per prenotare su ciascuna, indice che l’**utenza** che si rivolge alla piattaforma è prevalentemente quella che **non conosce a priori le alternative di viaggio possibili sulle rotte meno comuni**.

Si conferma negli anni a regime (2017 e 2018) l’aumento delle ricerche di viaggi nel periodo estivo, mentre i minimi vengono raggiunti nel periodo invernale (seppure in crescita) ed autunnale.

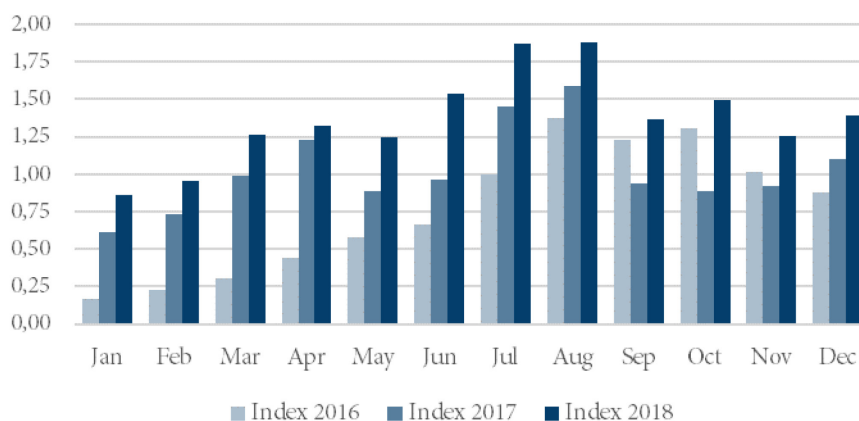
The searches on CheckMyBus.it

The Checkmybus.it search engine established in 2015 (in the Italian version) and experienced a strong growth in 2016. Regarding to the Italian interregional routes, the market share subsequently stabilized around the levels of the second half of 2016, with several hundreds of thousands of annual travel searches on over 4000 origin-destination pairs throughout the whole national territory. In the second half of 2018 it rose again.

The trend of the distribution of the researches sees a sustained growth of the requested origin-destination pairs, while a decrease of the average annual number of average booking clicks on each. This is an indication that **the user that resort to the platform is mainly the one that does not know in advance possible travel alternatives on less common routes**.

The seasonal trend of travel search is confirmed in the years 2017 and 2018, with the peak during summer period and the lower rate in winter (however increasing) and autumn.

CheckMyBus monthly traffic evolution index
 July 2016 = 1 _ Interregional italian bus routes only
 Source: elaborations on CheckMyBus data



Variations in amount of surveyed routes and quantity of requests against previous year, interregional Italian bus routes

Source: elaborations on CheckMyBus data

Year	Number of OD pairs	Average requests per route
2017	+86%	-22%
2018	+45%	-19%

Nel 2018 sono stati richiesti 1,36 posti per ciascuna ricerca riguardante rotte interregionali italiane. Questo valore assume però una certa variabilità a seconda delle direttrici e della stagionalità, raggiungendo il valore medio più alto sulla direttrice Nord-Sud (1,39) e nel mese di luglio (1,45). Da ciò si identifica una preferenza all'utilizzo del modo autobus per viaggi di lunga distanza in compagnia, di amici o familiari, soprattutto nei mesi estivi e – secondariamente – primaverili.

In figura sono riportati i coefficienti calcolati escludendo le rotte aeroportuali, sulle quali la variabilità è maggiore per fenomeni legati alle condizioni specifiche di certe rotte.

Questa stagionalità è quasi nulla solo nelle relazioni interne all'Italia Centrale, dove l'uso del bus ha sempre avuto un carattere più sistematico (incluso pendolarismo).

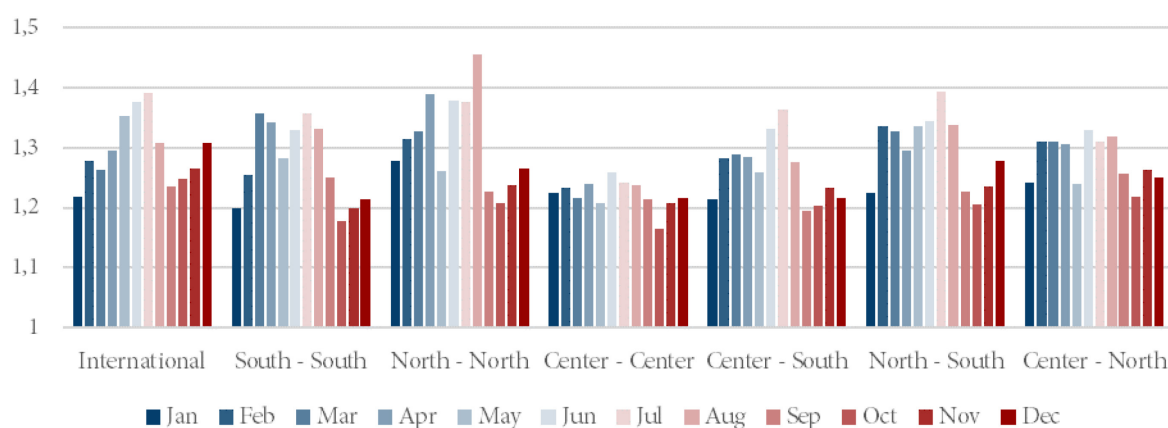
In 2018, 1.36 seats were requested for each research concerning Italian inter-regional routes. However, this value assumes a certain variability depending on the direction and seasonality, reaching the highest average value on the North-South route (1.39) and in July (1.45). This identifies a preference for using the bus mode for long distance journeys with friends or family, especially during summer and, secondarily, spring.

The figure shows the coefficients calculated excluding airport routes, on which the variability is greater for phenomena related to the specific conditions of certain routes.

This seasonal variability is substantially absent only for routes in Central Italy, where coach has always had a more systematic character (including commuting).

Average quantity of seats requested per search in 2018 excluding origin and destinations in airports

Source: elaboration on CheckMyBus data

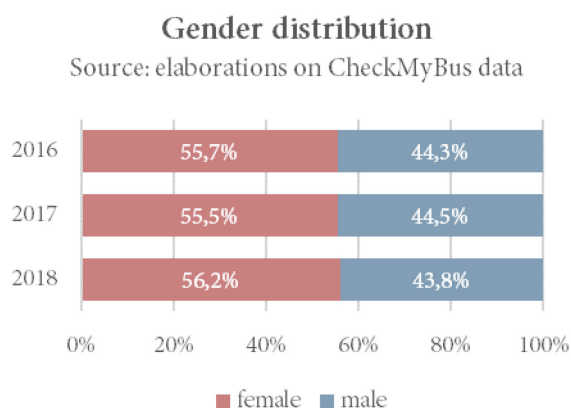


Profilo dell'utenza

Per tutti i tre anni di osservazione la quota di **utenza femminile** prevale leggermente rispetto a quella maschile, con oltre il 55% di donne. La stabilità del fenomeno lascia intendere che il servizio venga apprezzato da questa utenza, che lo reputa generalmente adeguato dal punto di vista della **sicurezza**.

Users profile

For all three years of observation, the share of **female users** prevails slightly compared to men, with over 55% of women. The stability of the phenomenon suggests that the service is appreciated by this group of users, who consider it generally adequate from the security point of view of **security**.



La distribuzione in classi di età vede **la fascia dai 25 ai 44 anni costantemente in crescita**, a discapito soprattutto della fascia dei più giovani. Questa informazione potrebbe però avere molteplici spiegazioni: da una parte i più giovani, spesso oggetto di campagne promozionali dedicate², potrebbero essere stati maggiormente attratti dagli operatori sulle loro piattaforme e quindi non comparire fra i risultati di ricerca su ChekMyBus; dall'altra potrebbe essere il segnale che il settore delle autolinee sta guadagnando utenza anche in una fascia che presenta generalmente una maggiore disponibilità a pagare, segno che il settore delle autolinee sta uscendo da una nicchia di mercato "very low cost" per entrare in competizione anche con modi di trasporto con costi e performance più alti.

Risulta proporzionalmente stabile invece la quota di viaggiatori dai 44 anni in su, che conta per circa 1/3 del mercato.

The distribution in age groups sees how the users range from 25 to 44 years old is constantly growing, while the contrary happens for the younger travellers' group. This information could, however, have multiple explanations: on the one hand, the youngest, being often the target of promotional campaigns³, could have been more attracted by operators on their own platforms and therefore not appear among the search results on ChekMyBus; on the other it could be the signal that the bus sector is gaining users even in a range that generally has a greater willingness to pay, a sign that the bus sector is increasingly coming out of a "very low cost" market niche to compete also with other modes with higher costs and performances.

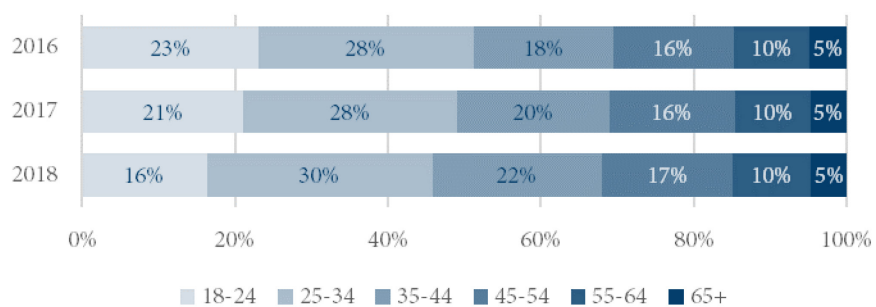
The proportion of travellers aged 44 or over is instead proportionally stable, accounting for about 1/3 of the market.

² Si pensi ad esempio alle svariate campagne pubblicitarie rivolte a studenti e giovani di Baltour, o alle numerosissime convenzioni con poli universitari di FlixBus.

³ Consider, for example, the various advertising campaigns aimed at students and young people of Baltour, or at the numerous FlixBus conventions with universities.

Age distribution

Source: elaborations on CheckMyBus data



Il mercato dei viaggiatori occasionali⁴

Considerando la Penisola suddivisa in tre macro aree⁵, il **mercato principale** si conferma essere nel secondo semestre ancora quello interessante il **Sud** nella sua interezza, comprendente la principale direttrice nazionale Nord-Sud e le successive due, per numero di biglietti cercati, Centro-Sud e interna alla macroarea.

Il mercato invece che proporzionalmente presenta un volume inferiori agli altri è quello fra Nord e Centro.

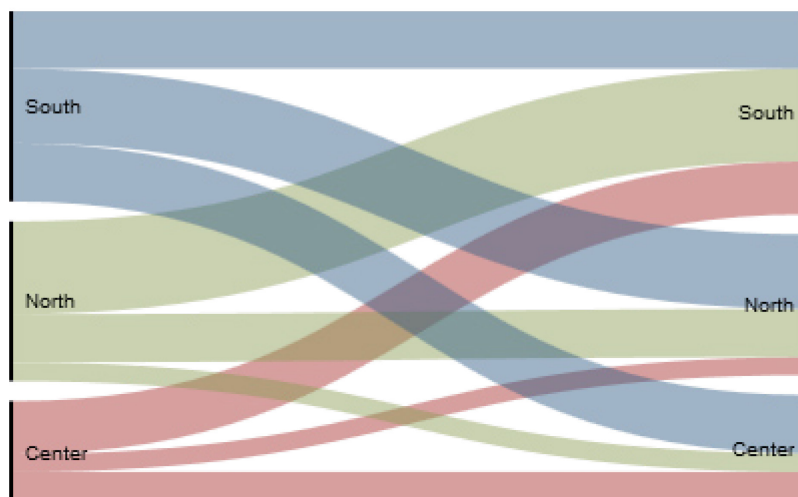
Occasional users market⁶

Considering the Peninsula divided into three macro areas⁷, the **main market** is confirmed to be **the South**, including the main national North-South route (in terms of number of searched tickets) and the next two, Center-South and Sud-Sud.

The market, on the other hand, which proportionally presents a lower volume is that between North and Center.

Macroarea routes' share, 2018

Source: elaborations on CheckMyBus data



La situazione odierna è frutto dell'evoluzione degli ultimi anni che ha visto la variazione dell'importanza relativa fra le varie direttrici. La **buona crescita del mercato per la direttrice Nord-Sud** avviene da una situazione già positiva, con l'operatività delle compagnie storiche cui si affianca in maniera sempre più consistente l'offerta delle nuove compagnie, ma anche grazie al progressivo ingresso degli operatori storici nella piattaforma CheckMyBus.

The current situation is the result of the evolution of the last years which has seen the change in relative importance between the various routes. The **fair growth of the market for the North-South route** comes from an already positive situation, with the legacy companies' offer supplemented by the new entrants, but also thanks to the entry of the legacy carriers in the CheckMyBus platform.

⁴ Come introdotto nel capitolo 3, l'utenza che si rivolge a motori di ricerca come CheckMyBus non comprende in linea di massima i clienti fidelizzati dai singoli operatori, né i viaggiatori frequenti su una singola tratta che tendono a rivolgersi alla soluzione di viaggio conosciuta; questo fattore potrebbe avere anche una componente temporale, man mano che l'utenza viene acquisita e trattenuta dagli operatori.

⁵ Per dettagli vedere il capitolo 6 riguardante la metodologia.

⁶ As introduced in chapter 3, the user group who turns to search engines such as CheckMyBus does not in principle include loyal customers from individual operators, nor frequent travelers on a single route who tend to use the known travel solution; this factor could also have a temporal component, as users are acquired and retained by the operators.

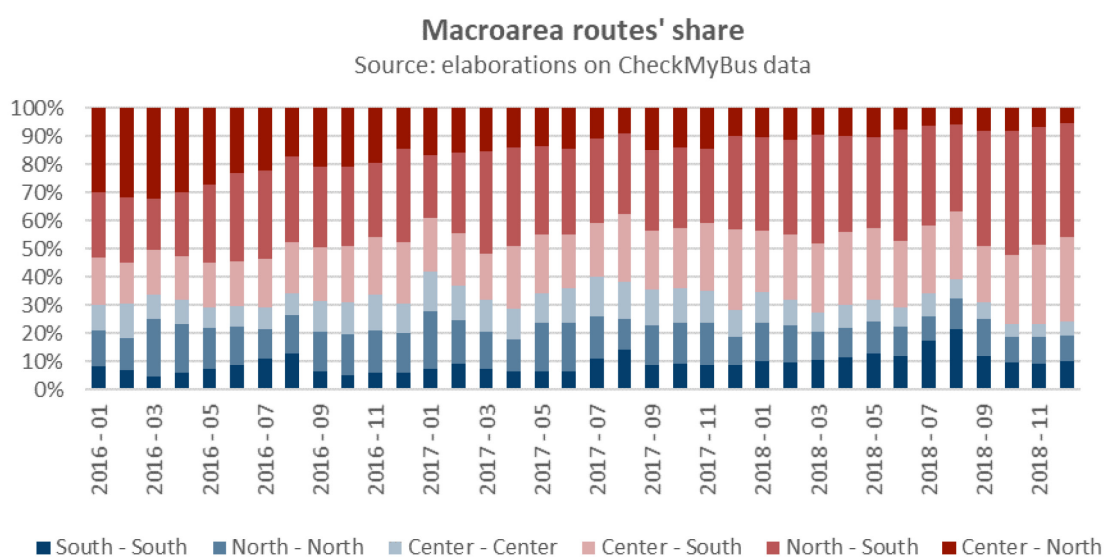
⁷ For details, see chapter 6 on methodology.

Viene invece progressivamente erosa nel corso dei tre anni di rilievo la posizione dominante della direttrice Nord-Centro, che viene relegata in penultima posizione⁸. Una discreta crescita interessa anche la direttrice Centro-Sud, soprattutto nel 2018, grazie probabilmente alla sempre maggiore espansione del mercato operata da FlixBus verso il Sud.

Infine, è significativa la dimensione del **mercato interno al Nord**, nonostante la concorrenza del treno e tenendo conto del fatto che solo 4 anni fa praticamente non esisteva.

Instead, the dominant position of the North-Center route is progressively eroded over the three years to be confined to the penultimate position⁹, while a fair growth also affects the Center-South route, especially in 2018, probably thanks to the further market expansion operated by FlixBus towards the South.

Finally, it is significant **the size of Northern market**, notwithstanding the competition of the train and remembering that already 4 years ago it was not existing.



L'andamento mensile più recente

La **crescita** maggiore dal 2017 al 2018, in media annua, si è registrata sulle rotte interne **al Sud**, che hanno visto praticamente un raddoppio delle richieste. Tale performance è trainata dai mesi di **maggio e giugno** (con crescite oltre al raddoppio), mentre novembre e dicembre, insieme a febbraio, presentano la crescita minore. È interessante notare che le altre due direttrici in crescita, **Nord-Sud e Centro-Sud, presentano un considerevole aumento di ricerche soprattutto nei mesi invernali e autunnali**, oltre al solo giugno per il periodo estivo. Questo indicatore rivela che è in crescita il mercato anche al di fuori dei periodi "classici", andando quindi a ridurre la variabilità stagionale delle corse e permettendo, in linea di massima, una migliore gestione di materiale rotabile e personale.

The recent monthly evolution

The annual average growth from 2017 to 2018 was greatest on the routes in the South, which saw a doubling in demand. This performance is driven by the months of May and June (with a growth more than doubling), while November and December, together with February, show the lowest increase. It is interesting to note that the other two growing routes, North-South and Center-South, show a considerable increase in requests, especially in the winter and autumn months, as well as only June for the summer period. This indicator reveals that the market is growing even outside the "classic" periods, thus reducing the seasonal variability and allowing, in principle, better management of rolling stock and personnel.

⁸ Questo fatto potrebbe essere influenzato da quanto già detto in nota 4.

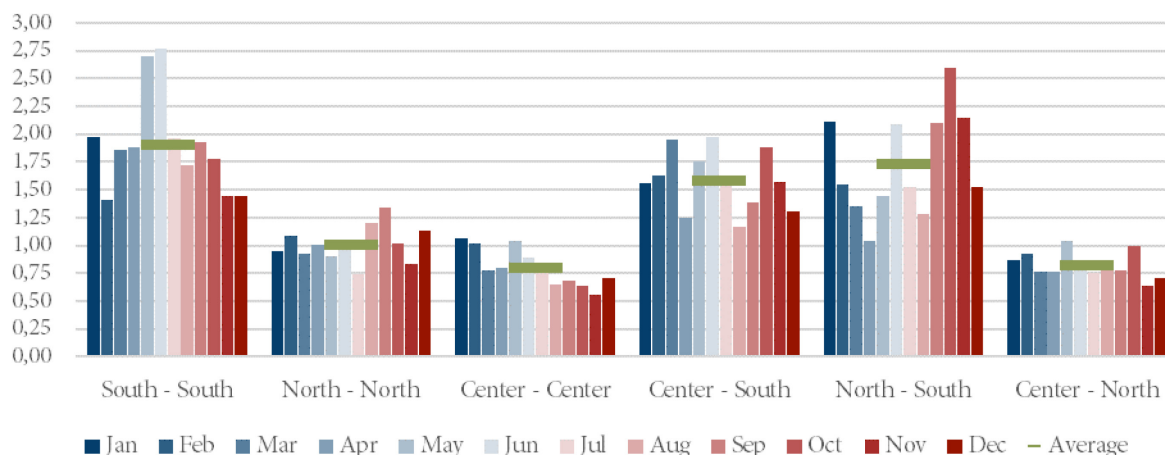
⁹ This fact may be partly due to the issue discussed in note 4.

Le direttrici invece in cui viene registrata una contrazione della domanda, Centro-Nord e Centro-Centro, vedono la riduzione maggiore entrambe nel secondo semestre, mentre i mesi invernali performano meglio degli altri.

On the other hand, the trends in which a contraction in demand is recorded, Center-North and Center-Center, see the greatest reduction both in the second half, while the winter months perform better than others.

Monthly searches comparison 2018/2017

Source: elaborations on CheckMyBus data



La lunghezza dei viaggi

Il mercato principale per le autolinee a lunga percorrenza risulta essere quello dei **viaggi compresi fra i 200 e i 400 km, con oltre il 20% dello share rispetto al totale**. Per tale fascia di distanza infatti la comodità di un mezzo di trasporto maggiormente capillare rispetto alla ferrovia (considerando i viaggi diretti) non viene intaccata dalla sua eventuale minore velocità (considerando quei contesti dove l'alternativa ferroviaria è su linee principali o AV).

Considerando l'andamento degli ultimi anni, si osserva come **l'utenza stia apprezzando sempre più le rotte sopra i 600 km ed in particolare quelle a lunghissima percorrenza**, che arrivano a contendere il mercato a pari delle altre. Subisce una battuta d'arresto invece la crescita dell'importanza relativa delle rotte < 200 km, che torna sotto al 10%.

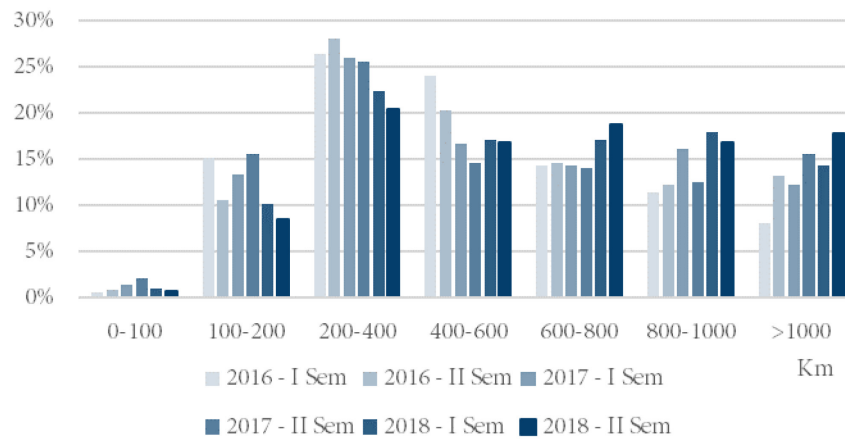
Routes length

The main market for long-distance coaches is that of **journeys between 200 and 400 km, with a share over 20%**. Within this range of distance in fact the capillarity of bus transport is appealing (considering direct travel) while not excessively slower than railway (even where the AV alternative exists).

Considering the trend of the last few years, it is observed that the **users are increasingly appreciating routes over 600 km, and in particular those over very long distances**, Routes <200 km suffer instead a setback, with their market share that drops again under 10%.

Quota of searched tickets per travel lenght excluding origin and destination in airports

Source: elaborations on CheckMyBus data

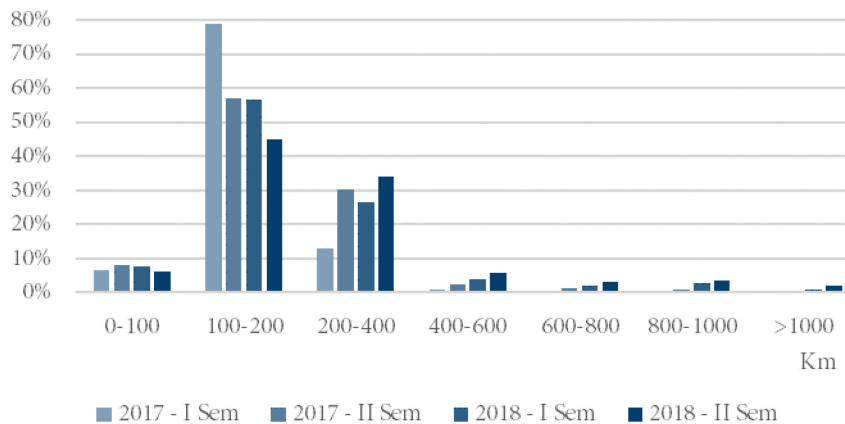


L'andamento dei **collegamenti con origine o destinazione in aeroporto** è abbastanza simile a quello delle altre destinazioni nel corso degli ultimi due anni, con una tendenza all'allungamento delle relazioni. I collegamenti al di sotto dei 200 km servono ancora oltre la metà degli utenti delle autolinee, mentre rimangono marginali quelli oltre ai 400 km.

The trend of connections with origin or destination at the airport is similar to that of other destinations over the last two years, with a tendency to lengthen relations. Connections below 200 km still serve more than half of bus users, while those over 400 km remain marginal.

Quota of searched tickets per travel lenght with origin or destination in airports only

Source: elaborations on CheckMyBus data



Le principali rotte¹⁰ e località

La ripartizione delle relazioni fra regioni per numero di biglietti cercati vede ben **4 relazioni dal Nord al Sud con una quota compresa fra l'1% e il 4% del totale nazionale, di cui due incentrate sulla Lombardia** (con uno share complessivo superiore al 7%) e dirette verso Puglia e Calabria. **La relazione in assoluto più richiesta è però dal Lazio alla Calabria**, con quest'ultima regione che totalizza una concentrazione di oltre il 9% del mercato.

Interessante è l'emergere di due relazioni con più dell'1% di quota riguardanti la Sicilia, rispettivamente verso la Puglia e il Lazio. Infine l'unica relazione interna con tale caratteristica al Centro è la Lazio-Abruzzo.

Le rotte aeroportuali ricalcano per lo più il peso dei due grandi sistemi aeroportuali (Milano/Bergamo e Roma), attraendo un numero significativo di viaggi da tutte le regioni circostanti e oltre (Liguria-Lombardia e soprattutto Puglia-Lazio). Tra le relazioni principali, sono pochissime quelle fuori dai due grandi sistemi: la Basilicata (in particolare Matera) si appoggia prevalentemente all'aeroporto di Bari ed esiste una relazione non trascurabile fra la Sicilia (nello specifico la zona di Messina) e l'aeroporto di Lamezia Terme.

Per quanto riguarda le **principali località** per i viaggi cercati nel secondo semestre del 2018, **Roma** si trova al vertice delle ricerche su rotte nazionali, **seguita da Napoli** che cresce di una posizione in due anni andando a superare Milano. Se le prime posizioni risultano piuttosto stabili, balzano all'occhio le notevoli performance di Catania e soprattutto Crotone, che scalano la classifica. **Molte altre sono le città del Sud che guadagnano posizioni**, anche grazie all'ingresso in CheckMyBus di compagnie prima non presenti.

Interessante anche notare l'opposto andamento delle due principali località aeroportuali lombarde: Malpensa cede posizioni venendo scavalcata da Orio.

Top routes¹¹ and places

The aggregation of relations between regions sees **4 relations from the North to the South with a share of between 1% and 4% of the national total of searched travels, of which two are centered in Lombardy** (with a total share of more than 7 %) and directed to Puglia and Calabria. **The absolute most requested route is however from Lazio to Calabria**, with this last region totaling a concentration of over 9% of the market.

Interesting is the rise of two relationships with more than 1% of the quota concerning Sicily, respectively towards Puglia and Lazio. Finally, the only internal route with this share in the Center area is Lazio-Abruzzo.

The airport routes mostly concentrate on the two main airport systems (Milan/Bergamo and Rome), attracting significant flows from all surrounding regions and over (Liguria-Lombardy and especially Puglia-Lazio).

Among the main relationships, few are out of the main systems: Basilicata (in particular the city of Matera) is mainly using Bari's airport and there is a non-negligible relationship between Sicily (specifically the Messina area) and the Lamezia Terme airport.

Regarding the **main locations for the journeys** sought in the second half of 2018, **Rome** is at the top, followed by **Naples** which grows by one position in two years going to overtake Milan. While the first positions are rather stable, the remarkable performances of Catania and above all Crotone, which climb the ranking, leap up; also **many other cities in the South gain positions**, especially thanks to the entry in CheckMyBus of carriers before not present.

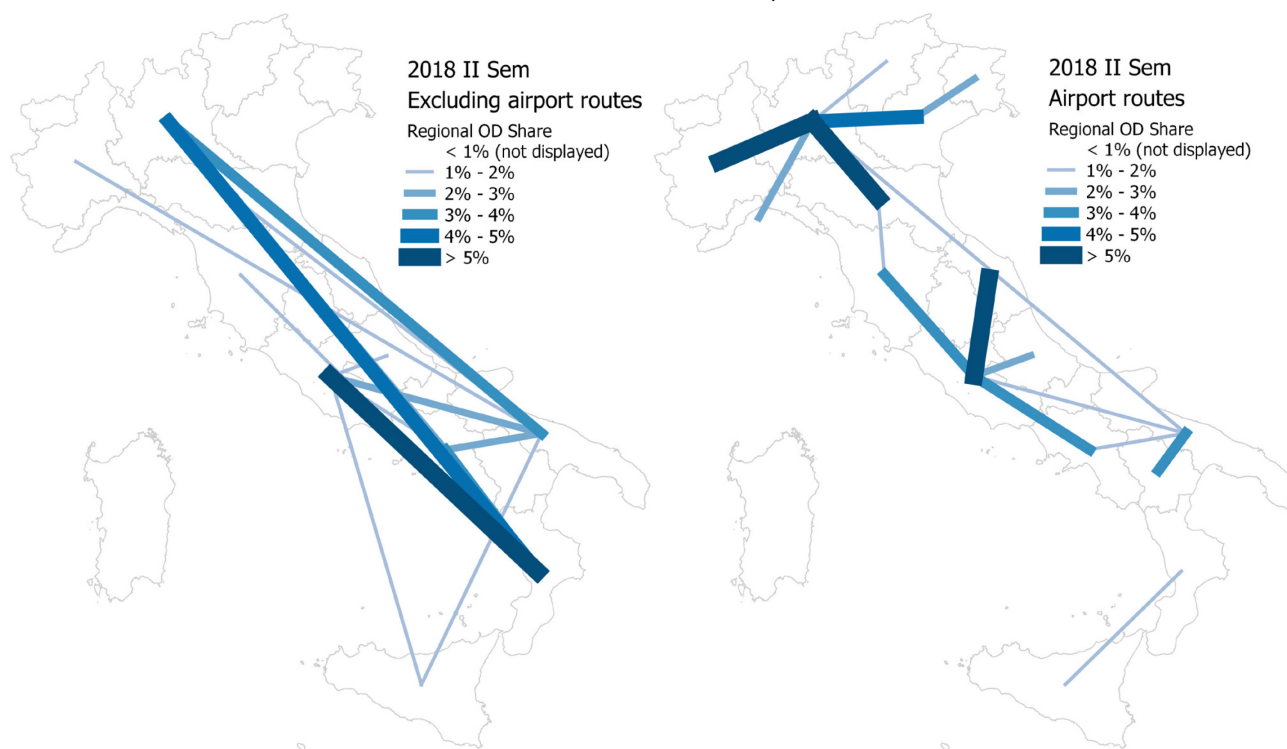
It is furthermore interesting to note the opposite trend of the two main Lombard airport locations: Malpensa lose positions and is bypassed by Orio.

¹⁰ In questo e nei successivi paragrafi le rotte descritte si intendono in entrambe le direzioni.

¹¹ In this and in the following paragraphs the described routes are intended in both directions.

Regional OD share, 2018 II Semester

Source: elaborations on CheckMyBus data



TOP 20 Cities and Airports for searched tickets national routes

Source: elaborations on CheckMyBus data

Rank	City/Airport	Trend 2018 II Sem vs 2016 II Sem
1	Roma	0
2	Napoli	+1
3	Milano	-1
4	Torino	0
5	Bologna	0
6	Firenze	0
7	Catania	+9
8	Bari	+1

9	Taranto	+4
10	Crotone	+53
11	BGY	+10
12	Messina	+7
13	Lamezia Terme	+14
14	Salerno	+17
15	Lecce	0
16	Genova	-2
17	Parma	+5
18	MXP	-8
19	Palermo	+27
20	Villa San Giovanni	+9

Le località cercate per i viaggi tra l'Italia e l'estero vedono una classifica simile per le prime posizioni, con l'aggiunta di una città di confine come Trieste. **Aumentano molto dal 2016 ad oggi le richieste di collegamento, anche dall'estero, con l'aeroporto di Orio al Serio.** Crescono, per certi versi inaspettatamente data la distanza dei collegamenti via terra, anche città del Sud.

The places sought for travels between Italy and abroad see a similar ranking for the top positions, with the addition of a border city like Trieste. **The number of connection requests from Orio al Serio has widely increased since 2016.** Cities of South see proportionally a growth in some ways unexpected given the distance of terrestrial connections with abroad.

TOP 20 Cities and Airports for searched tickets

international routes

Source: elaborations on CheckMyBus data

Rank	City/Airport	Trend 2018 II Sem vs 2016 II Sem
1	Milano	0
2	Roma	+2
3	Torino	-1
4	Bologna	-1
5	Napoli	+2
6	Firenze	-1
7	Trieste	+2
8	Genova	+2
9	BGY	+53
10	Verona	+1
11	Lecce	+6
12	Venezia	-6
13	Bari	+2
14	San Severo	+12
15	Catania	+13
16	Udine	-4
17	Foggia	+1
18	Gallipoli	+19
19	Pescara	-6
20	Bolzano	-12

Indice dei prezzi

L'indice dei prezzi è realizzato calcolando il **prezzo medio pesato per km** su tutte le ricerche effettuate sulla piattaforma CheckMyBus.it per i collegamenti in autobus fra regioni diverse.

L'andamento nei tre anni di rilievo vede **inizialmente una salita nell'indice dei prezzi**, sia confrontando i primi che i secondi semestri del 2016 e del 2017, che su base annua, legata alla fine del periodo di espansione e penetrazione del mercato da parte dei nuovi operatori (con il braccio di ferro commerciale fra FlixBus e Megabus terminato con l'acquisizione di quest'ultimo). Già **nel primo semestre del 2018, però, i prezzi si attestano su livelli più bassi rispetto all'anno precedente**, andando a chiudere con l'autunno più economico del triennio.

Si conferma nei tre anni il contributo della stagionalità alla variazione dei prezzi, con il periodo estivo e il mese di dicembre più cari del resto dell'anno.

Price index

The price index presents the **average weighted price per km** of all searches for period 2016-2018 performed on the CheckMyBus.it platform for bus connections between different regions.

The trend initially sees a rise in the price index, both comparing the first and second semesters of 2016 and 2017 and on an annual basis, linked to the end of the period of expansion and market penetration by the new operators (with the commercial confrontation between FlixBus and Megabus terminated with the acquisition of the latter). Already **in the first half of 2018 prices reached lower levels** than the previous year, closing with the cheapest autumn of the three-year period.

The **contribution of seasonality to price is confirmed in the three years**, with the summer and December being more expensive than the rest of the year.

Average weighted prices

excluding origin and destination in airports

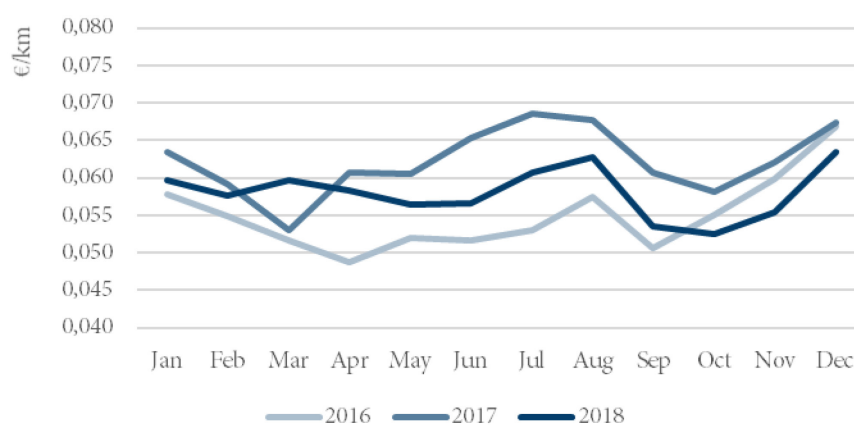
Source: elaborations on CheckMyBus data

[€/km]	Jan – June	July – Dec.
2016	0,052	0,057
2017	0,060	0,065
2018	0,058	0,058

Price index

excluding origin and destinations in airports

Source: elaborations on CheckMyBus data



Price variation against the previous semester excluding origin and destination in airports Source: elaborations on CheckMyBus data		
	January – June	July - December
2017	+6,1%	+7,9%
2018	-10,8%	+0,9%

Price variation against the same semester of previous year excluding origin and destination in airports Source: elaborations on CheckMyBus data		
	January – June	July - December
2017	+15,7%	+14,5%
2018	-3,7%	-10,0%

I prezzi delle rotte aeroportuali

Un mercato a parte è quello delle relazioni aeroportuali, che presentano un prezzo medio diverso e con un andamento del tutto differente. Nel calcolo del prezzo medio pesato sono state considerate tutte le richieste di viaggi con origine o destinazione in aeroporto¹² che coinvolgono due diverse regioni italiane.

L'indice tende a ridursi in maniera continua e consistente, fino a raggiungere un minimo durante l'autunno 2018 e agganciarsi all'andamento delle rotte non aeroportuali in dicembre. Interessante notare come il trend di decrescita vada ad annullare le differenze stagionali, con la sola estate del 2018 in cui si abbozza un rialzo del prezzo medio. Nel complesso, il prezzo per queste rotte è sceso di oltre il 30% nel 2018 rispetto all'anno precedente.

Il prezzo medio pesato dei collegamenti aeroportuali, considerando la variabile della distanza, non è quindi più così diverso nel 2018: entro i 300 km è di 9,8 €cent/km rispetto ai 7,8 € cent/km delle rotte non-aeroportuali.

Airport routes' prices

Airport relations forms quite a different market, which shows different prices and trend compared to the other routes' one. In calculating the average weighted price, all travel with origin or destination at the airport between two different Italian regions were considered¹³.

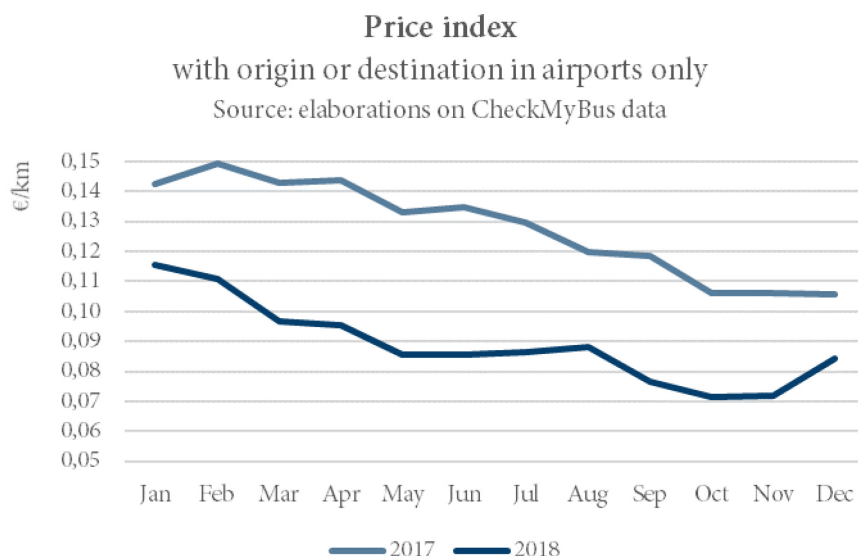
The index tends to shrink continuously and consistently over the following semesters, until it reaches a minimum in the autumn of 2018 and follow finally the same performance of non-airport routes in December. It is interesting to note that the downward trend eliminates seasonal differences, with the summer of 2018 alone, when the average price is slightly raised. Overall, the price for these routes fell by more than 30% during 2018 compared to the previous year.

The weighted average price of airport connections, considering the distance variable, is therefore no longer so different in 2018: within 300 km it is 9.8 €cents/km compared to 7.8 €cents/km of non-airport routes.

¹² Nel 2016 i dati raccolti non coprono adeguatamente l'offerta e dunque sono stati esclusi dalle elaborazioni.

¹³ In 2016 the data collected did not adequately cover the offer and therefore were excluded from processing.

Average weighted prices with origin or destination in airports only		
Source: elaborations on CheckMyBus data		
[€/km]	Jan. – June	July – Dec.
2017	0,140	0,116
2018	0,096	0,080



Price variation against the previous semester with origin or destination in airports only		
Source: elaborations on CheckMyBus data		
	January – June	July - December
2018	-17,1%	-16,8%

Price variation against the same semester of previous year with origin or destination in airports only		
Source: elaborations on CheckMyBus data		
	January – June	July - December
2018	-31,4%	-31,0%

Le differenze per lunghezza del viaggio

Una **componente determinante del prezzo medio unitario è la distanza del viaggio**. Sulle distanze brevi, sotto ai 200 km, il **prezzo al km** risulta molto più elevato della media, mentre **al crescere della distanza questo tende a diminuire** fino a raggiungere un minimo per i viaggi compresi fra i 600 e i 1.000 km. E' interessante osservare che in tutto il campione vi è un leggero rialzo per le rotte più lunghe.

L'andamento nel corso del tempo di questa distribuzione è stabile, con un assestamento al rialzo dei valori per le rotte nella fascia 100-400 km tra il 2016 e il 2016.

Del tutto simile (eccettuata la fascia dei viaggi brevissimi) è l'andamento per le rotte aeroportuali, in cui la distanza della relazione gioca un ruolo importante nel rendere simile l'indice dei prezzi rispetto alle rotte non aeroportuali.

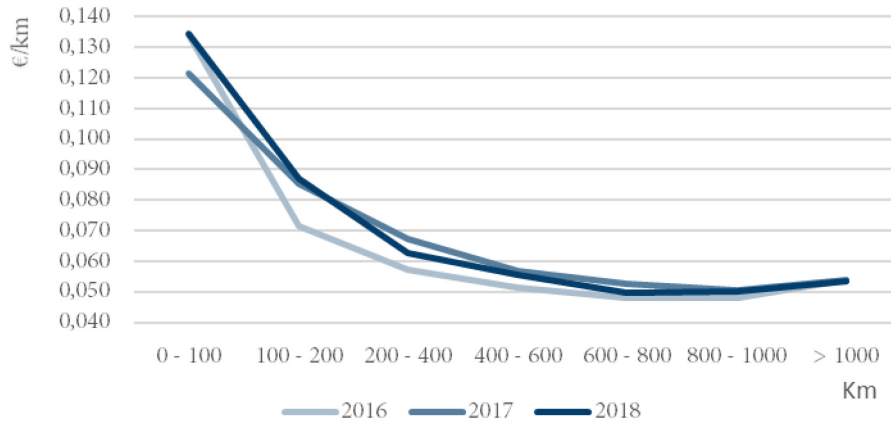
The influence of route length

The length of the trip is a main driver of the price average price per km. On short distances, below 200 km, it is much higher than the average, while **with increasing distance the price per km tends to decrease** until it reaches a minimum for journeys between 600 and 1,000 km. Interestingly, longer routes are constantly more expensive.

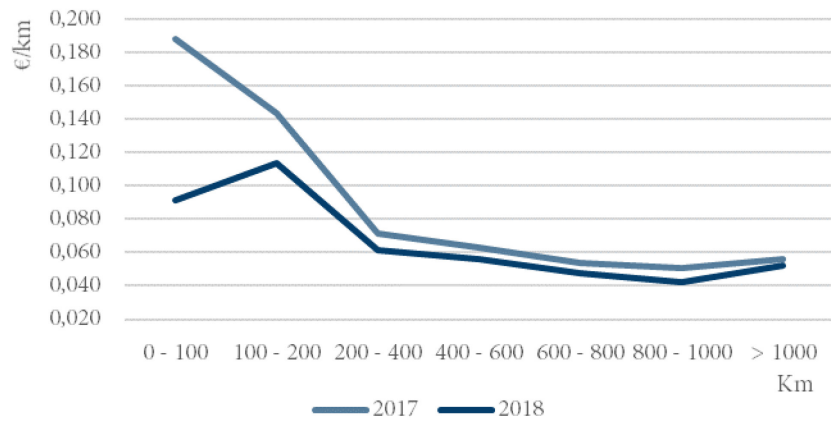
The trend over time of this distribution is stable, with an upward adjustment of the values for the routes in the 100-400 km range between 2016 and 2016.

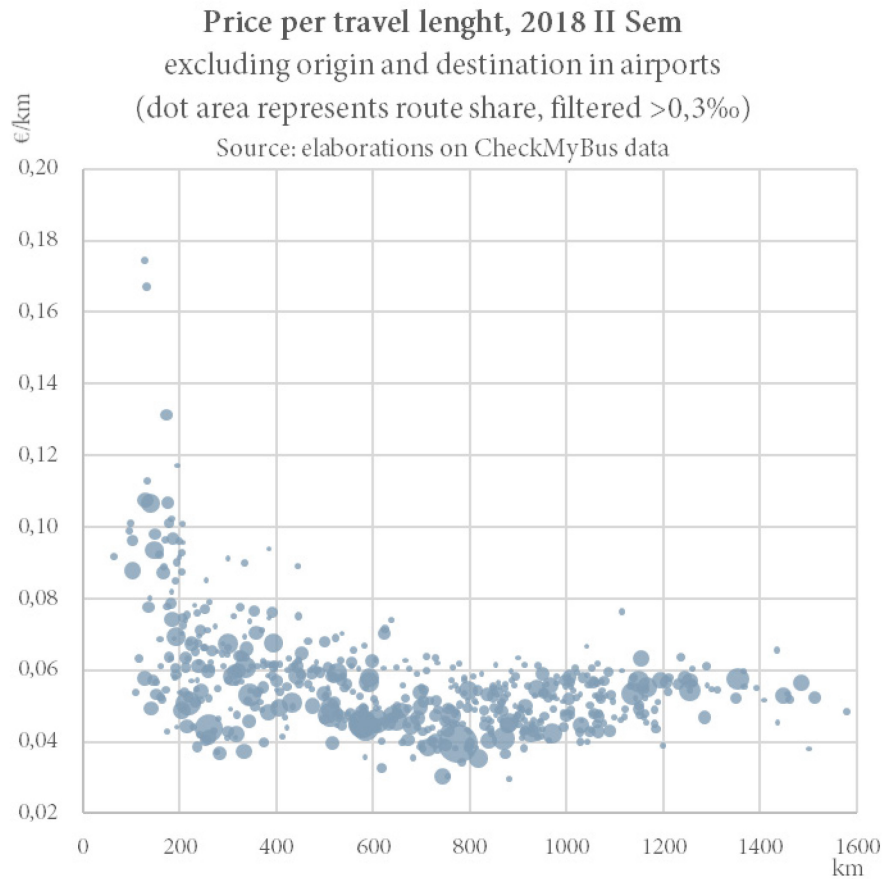
Quite similar (except for the very short range of journeys) is the trend for airport routes, where the distance of the relationship plays an important role in making the price index similar to non-airport routes.

Price index per travel lenght
 excluding origin and destinations in airports
 Source: elaborations on CheckMyBus data



Price index per travel lenght
 with origin or destination in airports only
 Source: elaborations on CheckMyBus data





Andamento per direttrice

Analizzando nel dettaglio le direttrici per macroaree, si evidenziano comportamenti differenti che si discostano anche sensibilmente rispetto all'andamento medio.

Al fine di effettuare un corretto confronto dei diversi andamenti, occorre tenere conto dell'effetto della distanza sul prezzo, come discusso al precedente paragrafo. Possono considerarsi di lunghezza comparabile le rotte interne alle tre macrozone. Un secondo gruppo è costituito dalle direttrici Nord-Centro e Centro-Sud, mentre una classe a sé stante è ovviamente quella delle rotte Nord-Sud, la cui lunghezza media rientra nella fascia che vede il prezzo per km minimo.

Differences between routes

Analyzing the macro-areas routes in detail, we highlight different behaviors that also differ significantly from the average value.

In order to correctly compare the various trends, the effect of distance on the price must be taken into account, as discussed in the previous paragraph. Routes within the three macro-zones can be taken as of comparable length; a second group consists of the North-Center and Center-South routes, while a class of its own is obviously that of the North-South ones, whose length fall in the range where the minimum price per km is reached.

Average weighted length per macroarea route

Source: elaborations on CheckMyBus data

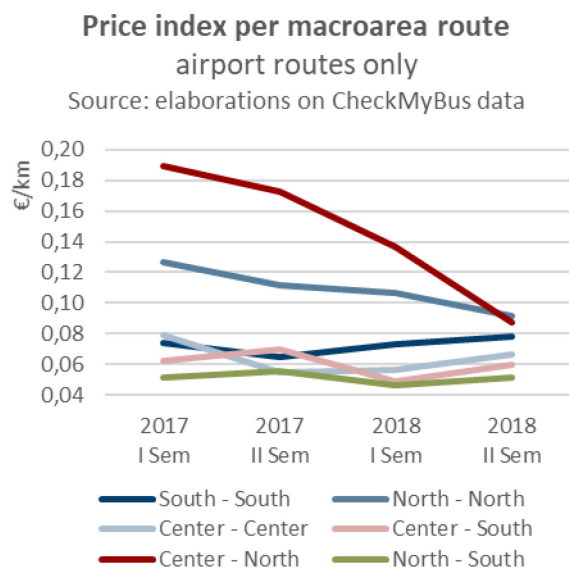
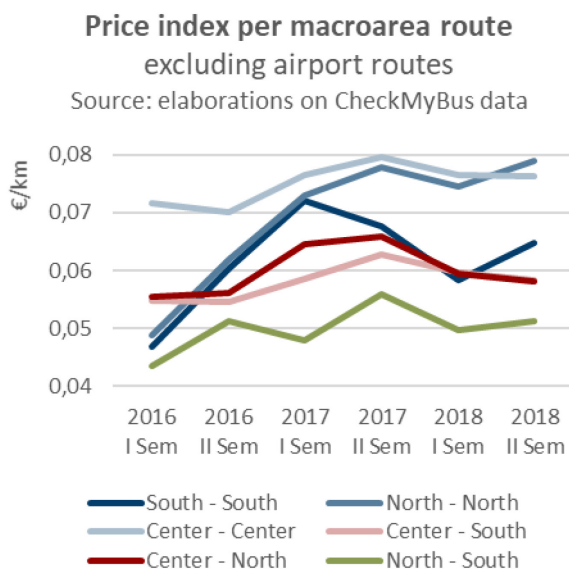
Route	Average km
North - North	165
Center - Center	166
South - South	258
Center - North	424
Center - South	544
North - South	949

Le direttrici con la maggiore crescita dei prezzi fra il 2016 e il 2017 sono quelle interne al Nord e al Sud. Mentre le prime, l'anno successivo, si mantengono sostanzialmente stabili su un prezzo al km fra i più alti, le rotte interne al Sud subiscono un calo importante, in particolare all'inizio del 2018, risultando di conseguenza risultano fra le rotte di corto-medio raggio con attualmente il prezzo al km più basso, decisamente al di sotto della media della fascia chilometrica.

Per quanto riguarda le rotte aeroportuali, il prezzo medio nazionale è il risultato di differenze ancora più marcate fra le macroaree, con l'influenza dei prezzi delle rotte fra Centro e Nord e quelle interne al Nord ad alzare sensibilmente la media dei prezzi al km per l'anno 2017. Questo effetto tende a calare nel 2018, grazie al drastico calo delle tariffe per le relazioni Centro-Nord e interne al Nord, che si portano alla fine del 2018 su valori comparabili con le altre direttrici, seppure ancora maggiori.

The routes with the greatest growth in prices between 2016 and 2017 are those in the North and in the South. While the first, the following year, remain substantially stable at a price per km among the highest, internal routes in the South show an important drop, in particular at the beginning of 2018, resulting in a short-medium haul route with currently the lowest per km price, definitely below the average of the kilometre range.

Regarding airport routes, the national average price is the result of even more marked differences between the macro-areas, with the influence of the prices of the routes between the Center and the North and those inside the North to significantly raise the average price per km for the year 2017. This effect tends to decrease in 2018, thanks to the drastic drop in tariffs for the Center-North and North-North relationship, which at the end of 2018 are brought to values comparable with the other routes, although still greater.



Le principali 10 rotte

I prezzi al km per le 10 rotte nazionali più importanti (distinte fra aeroportuali e non) evidenziano alcune specificità interessanti.

Il fatto maggiormente degno di nota è la **differenza di prezzo unitario fra la rotta Milano-Roma e quelle da Roma alla Calabria**. Nonostante appartengano a due direttrici che presentano il medesimo prezzo medio unitario nel secondo semestre del 2018 e si svolgano su distanze comparabili (intorno ai 600 km), la rotta Milano-Roma presenta un prezzo unitario più basso delle altre. Lo stesso accade per la Bologna-Napoli. Aggiungendo il fatto che la Milano-Napoli (seppur più lunga) è la più economica delle prime 10 rotte, si può ipotizzare che **la concorrenza intermodale con il servizio ferroviario AV spinga i prezzi al ribasso**. La concorrenza bus-AV non è per nulla ovvia, data l'evidente differenza di performance e, potenzialmente, di prezzo. Ciò denota che il mercato ferroviario non soddisfa l'intera domanda di trasporto sul principale corridoio Nord-Centro-Sud, ma anche che l'applicazione estensiva delle tecniche di *yield management* da parte sia di NTV che Trenitalia spinge i bus a ridurre i prezzi per mantenere utenza.

Per quanto riguarda le rotte aeroportuali, quelle che collegano gli aeroporti di Malpensa e Orio sono fra le più care, con l'eccezione della Bologna-Orio (che presenta invece il prezzo unitario più basso). Tra Centro e Sud e

The top 10 routes

The prices per km for the 10 most important national routes (distinct between airport routes and not) show particular points.

The most interesting fact is the price difference between the Milan-Rome route and those from Rome to Calabria. Although they belong to two macro relations that have the same average unit price in the second half of 2018 and run over comparable distances (around 600 km), the Milan-Rome route has a lower unit price than all the others. The same is true for Bologna-Naples also, and the Milan-Naples (albeit longer) is the cheapest of the top 10 routes: it can be assumed that **intermodal competition with the AV rail service is driving down prices**. Competition HS-bus is far from obvious, given the extreme difference in performance and potentially prices. This indicates that the rail market does not satisfy the entire demand for transport on the main North-Center-South corridor, but also that the extensive application of yield management techniques by both NTV and Trenitalia pushes coaches to lower prices to keep customers.

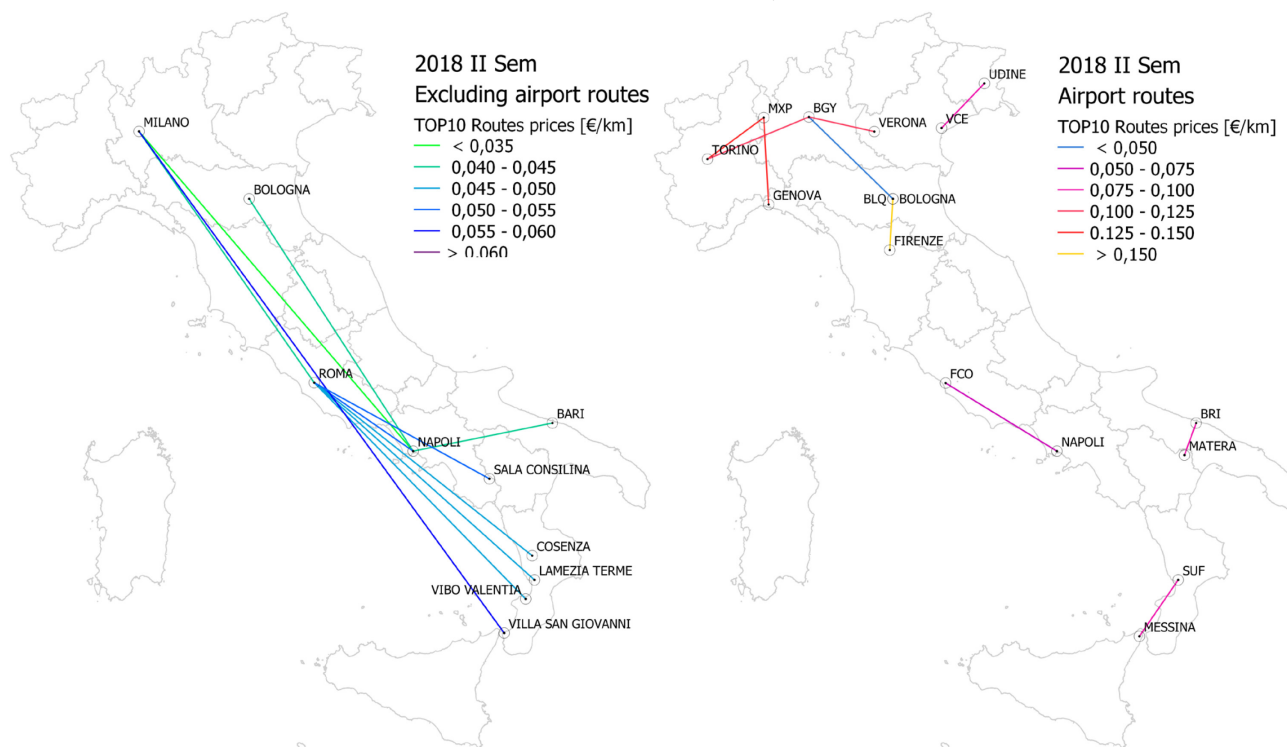
Regarding airport routes, those connecting Malpensa and Orio airports are among the most expensive, with the exception of Bologna-Orio (which has instead the lowest unit price). Between Center and South and internally in the South routes

internamente al Sud sono più economiche, mentre la più cara è da Firenze all'aeroporto di Bologna.

are cheaper, while the most expensive is from Florence to Bologna airport.

Prices per km of top 10 routes, 2018 II Semester

Source: elaborations on CheckMyBus data



L'influenza delle principali compagnie

Un'altra determinante del prezzo è la dimensione della compagnia che opera la relazione. Il prezzo unitario medio dei 5 principali operatori si attesta infatti stabilmente al di sotto del prezzo medio del mercato negli ultimi due anni, sia considerando mese per mese sia per fascia di distanza chilometrica (unica eccezione le rotte brevissime nel 2017). Questo fenomeno risulta in rafforzamento nel 2018 in particolare nel primo semestre e per i viaggi al di sotto dei 600 km.

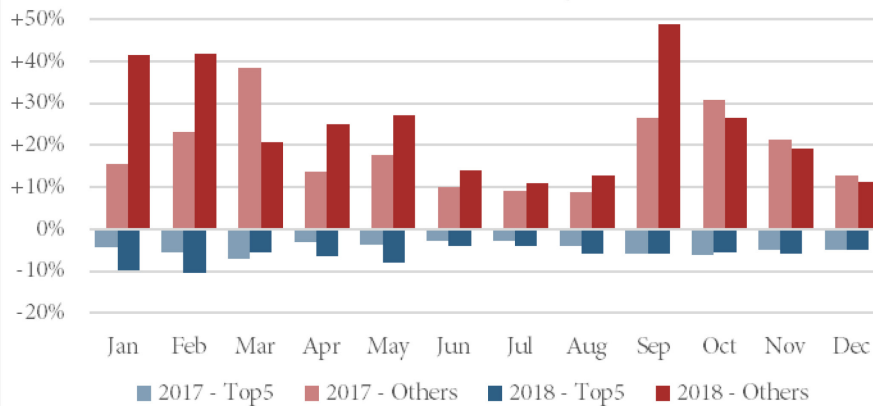
Una possibile spiegazione del fatto che le compagnie più piccole presentano prezzi unitari più alti della media è che è meno probabile che un piccolo operatore abbia la capacità e le risorse per applicare grandi promozioni o prezzi dinamici sul periodo del viaggio e/o sulla lunghezza della tratta. Inoltre, le compagnie più piccole tendono ormai ad operare su nicchie, dove è più semplice mantenere prezzi più alti per assenza di concorrenza interna ed esterna.

The contribution of main companies

Another determinant of the price is the size of the company that operates the route. The average unit price of the 5 main operators in fact stands steadily below the average market price during the last two years, both considering month by month and the ranges of distance (the only exception being the very short routes in 2017). This phenomenon is strengthening in 2018, particularly in the first half and for journeys of less than 600 km.

A possible explanation for the fact that smaller companies have higher than average unit prices is that a small operator is less likely to have the capacity and resources to launch promotional campaigns and apply dynamic prices for different travel period and / or the length of the route. Furthermore, smaller companies now operate on niche routes, where it is easier to keep higher prices in absence of internal and external competition.

Price index per month - comparison
 btw Top5 2018 companies and others, vs average price
 excluding origin and/or destinations in airports
 Source: elaborations on CheckMyBus data



Price index per travel length - comparison
 btw Top5 2018 companies and others, vs average price
 excluding origin and/or destinations in airports
 Source: elaborations on CheckMyBus data



Le elaborazioni presentate in questo documento sono sviluppate a partire dal **database** fornito da **Checkmybus.it** comprendente tutte le **ricerche di viaggi degli utenti svolte negli 2016, 2017 e 2018**.

Per i primi due anni il dato in base mensile si riferisce ai "click" effettuati sul motore di ricerca Checkmybus.it al termine di ricerche per le quali l'utente vuole acquistare i biglietti (e viene quindi reindirizzato verso i siti dei singoli operatori che forniscono il servizio). Per il 2018 il dato comprende anche la quantità di biglietti cercati associata ad ogni "click", e vengono utilizzati degli appositi coefficienti per armonizzare i valori risultanti successivamente a cambiamenti dell'interfaccia della piattaforma (con l'introduzione delle ricerche andata e ritorno).

Nel dettaglio il database contiene, per ogni ricerca (ovvero per ogni record):

- Nome della coppia origine-destinazione (luoghi di partenza e arrivo)
- Operatore che fornisce il servizio ed eventuale reseller
- Numero di biglietti ricercati nel mese
- Quantità di posti richiesti associati alle ricerche (solo per il 2018)
- Prezzo medio di vendita

Le informazioni contenute nel database sono state arricchite secondo le seguenti specifiche:

- Aggregazione dei luoghi di partenza ed arrivo a livello comunale, con l'aggiunta di località specifiche per considerare le origini/destinazioni negli aeroporti (codice IATA al posto del codice ISTAT del comune)
- Associazione del comune alla regione secondo canoni ISTAT
- Raggruppamento delle regioni in macroaree
Nord: Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli - Venezia Giulia, Emilia - Romagna

The elaborations presented in this document are developed starting from the **database** provided by **Checkmybus.it** including all **users' travel searches carried out in 2016, 2017 and 2018**.

For the first two years the monthly data refers to the "clicks" made on the Checkmybus.it search engine at the end of searches for which the user wants to purchase tickets (and is then redirected to the sites of the individual operators who provide the service). For 2018 the figure also includes the number of tickets searched for associated with each "click", and specific coefficients are used to harmonize the resulting values after changes to the interface of the platform (with the introduction of round-trip searches).

In detail the database contains, for each search (i.e. for each record):

- Name of the origin-destination pair (places of departure and arrival)
- Operator who provides the service and reseller (if present)
- Number of tickets searched for in the month
- Amount of requested tickets associated with each research (only for 2018)
- Average selling price

The information contained in the database has been enriched according to the following specifications:

- Aggregation of places of departure and arrival at the municipal level, with the addition of specific locations to consider origins / destinations in airports (IATA code instead of the municipality's ISTAT code)
- Association of the municipality to the region according to ISTAT
- Grouping of regions in macro areas
North: Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli - Venezia Giulia, Emilia - Romagna

Centro: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo¹⁴
Sud: Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria,
Sicilia, Sardegna

- Indicazione rotta aeroportuale per tutte quelle che hanno origine e/o destinazione in un aeroporto
- Classificazione rotte:
Internazionali: origine oppure destinazione al di fuori dell'Italia
Interregionali (o "nazionali"): origine e destinazioni in due differenti regioni
Regionali: origine e destinazione nella medesima regione
- Distanza tra origine e destinazione, sulla base della matrice delle distanze ISTAT dei comuni italiani¹⁵ al 2013

In questa edizione del report vi sono diverse innovazioni rispetto alle precedenti.

La disponibilità delle **informazioni relative alla quantità di posti richiesti dell'utente** in fase di ricerca della soluzione di viaggio permette una più accurata analisi delle quantità relative fra le diverse rotte e del prezzo medio pesato praticato dagli operatori. **Per mantenere la comparabilità del 2018 con gli anni precedenti sono stati calcolati dei coefficienti di espansione delle ricerche ai posti richiesti** clusterizzati per direttrice (ovvero macroaree di origine e destinazione), mese e rotta aeroportuale o meno, in questo modo mantenendo la variabilità spaziale, temporale e tipologica dei vari mercati. I coefficienti impiegati sono quelli presentati al capitolo 3 (limitatamente alle rotte non aeroportuali).

Le località aeroportuali sono state interamente ricodificate, svincolandole dalla città di riferimento ed individuandole come origini e destinazioni a sé stanti. Questo ha permesso di approfondire il sotto-mercato dei collegamenti aeroportuali (bi-regionali), in precedenza esclusi da quasi tutte le analisi.

Center: Toscana, Umbria, Marche, Lazio,
Abruzzo¹⁶

- South: Molise, Campania, Puglia,
Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna
- Indication of airport route for all those that have origin and / or destination at a airport
 - Route classification:
International: origin or destination outside Italy
Interregional (or "national"): origin and destinations in two different regions
Regional: origin and destination in the same region
 - Distance between origin and destination, based on the ISTAT distance matrix of Italian municipalities¹⁷ of 2013

In this edition of the report there are several innovations compared to previous ones.

The **availability of information relating to the amount of tickets requested by the user** when searching for the travel solution allows a more accurate analysis of the relative quantities between the different routes and of the weighted average price. **In order to maintain the comparability of 2018 with previous years, expansion coefficients were calculated** clustered by macro-route (i.e. origin and destination macro-areas), month and airport route or not, thus maintaining spatial, temporal and typological variability of the various markets. The coefficients used are those presented in chapter 3 (limitedly to non-airport routes).

The airport locations have been completely recoded, separating them from the main city and identifying them as origins and destinations in their own right. This allowed us to investigate the sub-market of airport connections (bi-regional), previously excluded from almost all analyses.

Furthermore, compared to the previous editions, **the filter thresholds have been removed with**

¹⁴ Nonostante l'ISTAT classifichi l'Abruzzo fra le regioni del Mezzogiorno, data la posizione geografica, determinante per l'analisi spaziale delle rotte, nelle nostre elaborazioni viene posto fra le regioni del Centro.

¹⁵ Disponibile a: <https://www.istat.it/it/archivio/157423>

¹⁶ Although ISTAT classifies Abruzzo among the regions of the South, given the geographical position, crucial for the spatial analysis of the routes, in our elaborations it is placed between the regions of the Center.

¹⁷ Available at: <https://www.istat.it/it/archivio/157423>

Rispetto alle edizioni precedenti, inoltre, **sono state rimosse le soglie di filtro rispetto al numero di biglietti venduti mensilmente e semestralmente per rotta**. Ciò trova ragione nel fatto che il numero di relazioni ricercate su CheckMyBus.it dal 2016 al 2018 è aumentato di quasi 3 volte, mentre si è praticamente dimezzato il numero medio di ricerche per rotta, come illustrato al capitolo 3. Ciò significa che, a fronte di una mole consistente di dati, se ne sarebbero dovuti escludere una quantità significativa (oltre la metà) per filtrare le rotte con pochi record. Si è quindi preferito neutralizzare la variabilità del dato tramite il livello di aggregazione dei risultati.

Occorre infine menzionare alcune caratteristiche del dato impiegato per l'analisi, che non consentono la piena sovrapponibilità dei risultati presentati con il mercato reale delle autolinee nazionali (pur costituendone a nostro avviso una valida approssimazione).

Poiché il dato contiene solo le ricerche effettuate sul sito .it di CheckMyBus, i risultati non considerano la domanda di trasporto di turisti stranieri sul territorio italiano o dall'estero, che effettuano presumibilmente la ricerca di soluzioni di viaggio tramite la versione della piattaforma nella propria lingua.

I record non contengono alcuna informazione riguardo al tragitto del servizio, che può essere diverso da quello del minimo percorso stradale, considerato nelle analisi. Inoltre, non è fornita l'informazione se la relazione sia esercita o meno all'interno di una rotta più lunga, o viceversa sia composta da più tratte esercite dal medesimo o da vettori differenti. Questo comporta tra l'altro l'impossibilità pratica di separare le rotte bi-regionali (non facenti parte normativamente del mercato di lunga percorrenza) dalle rotte comprendenti 3 o più regioni.

Il principale caveat risiede infine nella natura del dato: poiché CheckMyBus è un meta-motore per la comparazione di soluzioni di viaggio fra più operatori e mezzi di trasporto, difficilmente annovera fra i suoi utenti i viaggiatori abituali e/o fidelizzati dai vari operatori, che presumibilmente acquistano le loro soluzioni di viaggio tramite i sistemi dell'operatore stesso, e dunque sono a noi invisibili.

respect to the number of tickets sold monthly and semi-annually per route. This finds reason in the fact that the number of routes searched for on CheckMyBus.it from 2016 to 2018 has increased of almost 3 times, while the average number of searches per route is halved, as illustrated in chapter 3. This means that, given the fairly large dataset, a significant quota (over half) would have to be excluded to filter the routes with few records. It was therefore preferred to neutralize the variability of the data through the level of aggregation of the results.

Finally, it is necessary to mention some features of the data used for the analysis, which do not allow a full overlap of the results presented with the real national bus market (although in our opinion constituting a valid approximation).

Since the data contains only the research carried out on the .it website of CheckMyBus, the results do not consider the demand for transport of foreign tourists on Italian territory or from abroad, which presumably carry out the search for travel solutions through the version of the platform in the own language.

The records do not contain any information regarding the route of the service, which may be different from that of the minimum road route, considered in the analysis. Moreover, information is not given whether the relationship is a part or not of a longer route, or vice versa is composed of several routes operated by the same or by different vectors. This involves, among other things, the practical impossibility of separating bi-regional routes (which do not form part of the long-distance market because of the law) from routes comprising 3 or more regions.

The main caveat, finally, lies in the nature of the data: since CheckMyBus is a meta-engine for comparing travel solutions between multiple operators and means of transport, it is unlikely finding among its users the usual and / or loyal travelers used to a specific operator, who presumably buy their travel solutions through the operator's own systems, and therefore are invisible to us.

7 CONCLUSIONI | FINAL REMARKS

Questo rapporto, preparato in **collaborazione con CheckMyBus.it**, raccoglie e analizza l'**andamento del mercato degli autobus di lunga percorrenza** in Italia negli anni dal 2016 al 2018. Il rapporto è basato sul campione di prezzi raccolti dalla piattaforma di vendita e descrive il profilo degli **utenti** delle autolinee, i **prezzi** praticati, le **rotte** domestiche principali e le **località** più richieste.

Grazie a **tre anni di monitoraggio**, è possibile fornire una visione d'insieme dell'andamento del mercato sia nella sua interezza, sia nelle differenti aree territoriali. A livello complessivo, l'inizio del 2016 si è caratterizzato per la dinamicità del mercato con l'apertura di nuove rotte, l'ingresso di operatori nel mercato e l'affermarsi di nuove logiche commerciali e di marketing. L'effetto di compressione dei prezzi al km di questa fase si è smorzato nel secondo semestre del 2016 per invertire la tendenza nella prima parte del 2017, anno che ha visto un consolidamento del mercato e un rialzo dei prezzi. La dinamicità della situazione è evidenziata dalla seconda metà del 2017, con l'ulteriore ingresso nel mercato di nuovi operatori e l'evolversi delle strategie degli operatori storici, che ha portato **nel 2018** ad una **nuova fase di calo dei prezzi**, in particolare nelle rotte interne al sud Italia, nuova frontiera della competizione fra i nuovi operatori e quelli storici. Alla fine del 2018, periodo in cui si sono registrati i prezzi minimi per il periodo autunnale sui tre anni di rilievo, alcuni importanti accordi fra compagnie lasciano presagire un 2019 ancora differente.

Una nota a parte merita il mercato delle relazioni aeroportuali, che ha presentato prezzi al km mediamente più alti soprattutto nel 2017, ma grazie ad una costante decrescita delle tariffe delle rotte più care si è sostanzialmente riallineato al resto del mercato (considerando che per lo più si tratta di rotte di medio-breve raggio, dunque con un prezzo unitario in genere più elevato).

This report, prepared in **collaboration with CheckMyBus.it**, collects and analyzes the **trend of the long-distance bus market in Italy in the years 2016 to 2018**. The report is based on the price sample collected by the platform and describes the **profile of bus users**, the **prices**, the **main domestic routes** and the **most requested destinations**.

Based on **three years of monitoring**, it is possible to provide an overview of the market trend both in its entirety and in the different territorial areas. Overall, the beginning of 2016 was characterized by the dynamism of the market with the opening of new routes, the entry of operators into the market and the emergence of new commercial and marketing logics. The price per km compression effect of this phase was dampened in the second half of 2016 to reverse the trend in the first part of 2017, a year that saw a market consolidation and a rise in prices. The dynamism of the situation is highlighted by the second half of 2017, with the further entry into the market of new operators and the evolution of the strategies of the historic operators, which led **in 2018** to a **new phase of falling prices**, particularly in the routes internal to southern Italy, new frontier of competition between new operators and historical ones. At the end of 2018, a period in which the minimum prices were recorded considering Fall season, some important agreements between companies let imagine a still different 2019.

The airport relations market deserves a separate note, as it presented prices per km higher on average, especially in 2017, but thanks to a constant decrease in the rates of the most expensive routes, it was substantially realigned with the rest of the market (considering that these are mostly medium-short haul routes, therefore with a generally higher unit price).

In sintesi, è possibile evidenziare una serie di **fatti principali**:

- ✓ Nel corso del 2017 e del 2018, rispetto al 2016, **l'utenza della piattaforma CheckMyByus.it si è ampliata in termini di coppie origine-destinazione ricercate, mentre è calato il numero medio di ricerche per rotta**. Ciò denota che la piattaforma è sempre più conosciuta ed apprezzata dal pubblico che ha bisogno di ricercare e comparare nuove soluzioni di viaggio, mentre probabilmente perde l'utenza che viene "fidelizzata" dagli operatori o che effettua viaggi sempre sulla stessa relazione (e quindi è già a conoscenza delle soluzioni disponibili).
- ✓ **Il profilo dell'utenza vede la quota femminile stabilmente preponderante, con la fascia d'età dei giovani dai 25 ai 44 anni che guadagna importanza relativa**, a spese soprattutto della fascia dei più giovani.
- ✓ **Roma, Napoli e Milano** sono i tre poli consolidati **che concentrano le richieste di spostamenti** a livello nazionale. **Crescono**, in alcuni casi anche notevolmente, **numerose città del Sud**. Fra le località aeroportuali, spicca la performance di Orio al Serio, che guadagna posizione sia nella classifica delle relazioni nazionali che in quella dei viaggi internazionali.
- ✓ Tra le **direttrici più ricercate** nel secondo semestre del 2018 vi sono i **collegamenti Nord-Sud** (in crescita, insieme alle altre direttrici interessanti il Sud, dal 2017 al 2018), ed in particolare tra Lombardia e Calabria, Puglia. La direttrice interregionale più quotata è invece dal Lazio alla Calabria, mentre le rotte aeroportuali principali si concentrano verso i tre principali aeroporti.
- ✓ **L'indice dei prezzi vede un calo nel 2018** rispetto al 2017 del 3,7% e del 10,0% rispettivamente nei due semestri, attestandosi sul valore di 0,058 €/km, qualificando dunque il **2017 come l'anno più caro del triennio**. Interessante notare anche come la **fine del 2018** si caratterizzi come il **periodo autunnale con i prezzi inferiori**.

Summarising, it is possible to highlight a **series of main facts**:

- ✓ In 2017 and 2018, compared to 2016, **the users of the CheckMyByus.it platform expanded in terms of origin-destination pairs sought, while the average number of searches per route has fallen**. This indicates that the platform is increasingly known and appreciated by the public that needs to research and compare new travel solutions, while it probably loses users who get "loyal" to operators or who use to travel on the same relationship (and therefore are already aware of the alternatives).
- ✓ The profile of users sees the **female share as permanently predominant**; the age range of **young people from 25 to 44 gains share** at the expense of the range of the youngest.
- ✓ **Rome, Naples and Milan** are permanently the three poles that **concentrate the requests for travel at national level**. **Various cities in the South are growing**, in some cases even considerably. Among the airport locations, the performance of Orio al Serio stands out, gaining position both in the ranking of national routes and in that of international travels.
- ✓ Among the **most searched routes** in the second half of 2018 are the **North-South connections** (growing, along with other routes related to the South, from 2017 to 2018), and in particular between Lombardy and Calabria, Puglia. The principal relation between regions is instead from Lazio to Calabria, while the main airport routes are concentrated towards the three main airports.
- ✓ The **price index** shows a 3% and 10% **decrease in 2018** compared to 2017, respectively, in the two semesters, settling at 0.058 €/km, thus qualifying **2017 as the most expensive year in the three-year period**. It is also interesting to note that the end of 2018 is characterized as the autumn period with lower prices.

- ✓ L'andamento dell'indice dei prezzi non è omogeneo su tutte le direttrici: **le rotte interne al Sud vedono una riduzione più consistente**, mentre quelle interne al Nord e al Centro (più care) rimangono sostanzialmente stabili sui prezzi del 2017.
- ✓ **Tra le rotte principali vi sono tre rotte in competizione diretta con l'AV ferroviaria: su queste, il prezzo unitario medio risulta più basso** che su rotte simili per macroarea e distanza. Ciò lascia intendere che la competizione intermodale con un'alternativa forte spinga al ribasso le tariffe (ove rimanga comunque domanda sufficiente per sostenere i servizi).
- ✓ **L'andamento stagionale è confermato** per tutti i tre anni di rilievo, con le **tariffe del periodo estivo e del mese di dicembre più alte** rispetto agli altri mesi dell'anno. Questo non vale però per i **prezzi delle relazioni aeroportuali**, per le quali il **calo costante delle tariffe**, in particolare sulle relazioni in precedenza più care, annulla gli effetti di stagionalità. È possibile comunque che il prossimo anno gli andamenti siano più simili, essendosi sostanzialmente riallineate alle rotte non aeroportuali.
- ✓ **L'andamento del prezzo unitario in funzione della distanza della relazione è decrescente** fino ai 600 km, presenta un minimo fra i 600 e 1000 km, quindi torna a crescere sulle relazioni più lunghe.
- ✓ **I prezzi unitari praticati dalle compagnie più grandi sono generalmente inferiori alla media**, mentre quelli delle compagnie più piccole risultano sensibilmente superiori.

In conclusione, tre anni di monitoraggio hanno dimostrato che la liberalizzazione non si è tradotta in una mera *concorrenza di prezzo*: l'effetto risulta più variegato e per certi versi ciclico. L'ingresso nel mercato da parte di nuove compagnie passa infatti per una fase di lancio dei servizi con una forte competizione commerciale sul lato dei prezzi ma anche dell'innovazione (dei servizi, della *customer experience*, dei modelli di organizzazione aziendale), cui segue una fase di consolidamento con il conseguente

- ✓ The trend of the price index is not homogeneous on all the routes: the **internal routes in the South see a more consistent reduction in prices**, while those in the North and the Center (more expensive) remain substantially stable in 2017.
- ✓ **Among the main routes there are three routes in direct competition with the railway HS: on these, the average unit price is lower** than on similar routes by macro area and distance. This suggests that the intermodal competition with a strong alternative pushes the tariffs down (if there is still sufficient demand to support the services).
- ✓ **The seasonal trend is confirmed** for all three important years, with the **summer and December rates being higher** than the other months of the year. However, **this does not apply to the prices of airport relationships**, for which the constant drop in tariffs, particularly on previously more expensive relationships, negates the effects of seasonality. It is possible however that next year the trends will be more similar, having substantially realigned to non-airport routes.
- ✓ **The trend of the unit price as a function of the distance of the relationship is decreasing up to 600 km**, has a minimum between 600 and 1000 km, then returns to grow on the longer relationships.
- ✓ **The unit prices charged by the largest companies are generally lower than the average**, while those of smaller companies are significantly higher.

In conclusion, three years of monitoring have shown that liberalization has not translated into mere *price competition*: the effect is more varied and in some ways cyclical. The entry into the market by new companies in fact passes through a phase of launching services characterized by a phase of strong commercial competition both on the side of prices and innovation (of services, customer experience, business organization

innalzamento del prezzo medio. Nel momento in cui ciò accade, è più alta la probabilità che un altro nuovo operatore tenda ad inserirsi nel mercato, portando dunque ad una rinnovata concorrenza quantomeno sui prezzi. L'evoluzione del modello di business dei vari operatori, inclusi quelli storici, è ancora in corso, e gli effetti delle ultime novità (accordi di partnership, dissoluzione e creazione di marchi, etc.) si faranno sentire nel corso del 2019. Quest'anno vede sullo sfondo anche la possibilità di ingresso nel mercato italiano di un importante operatore estero, con un'organizzazione del servizio differente da quella di tutti i competitor attuali (integrando anche un'offerta di trasporto privata come il car pooling).

models), followed by a phase of consolidation with the consequent increase in the average price. After this happens, the probability is higher that another new operator tends to enter the market, thus leading to renewed competition at least on prices. The evolution of the business model of the various operators, including historical ones, is still ongoing, and the effects of the latest happenings (partnership agreements, dissolution and creation of brands, etc.) will be felt during 2019. This year sees in the background also the possibility that an important foreign operator will enter in the Italian market, with business model different from that of all current competitors (integrating a private transport offer such as carpooling).