



**POLITECNICO DI MILANO**



Preparato per:

## **Autolinee statali: gli effetti della riforma. Risultati, opportunità e criticità dell'apertura del mercato [sintesi]**

Paolo Beria  
Alberto Bertolin  
Raffaele Grimaldi  
Antonio Laurino

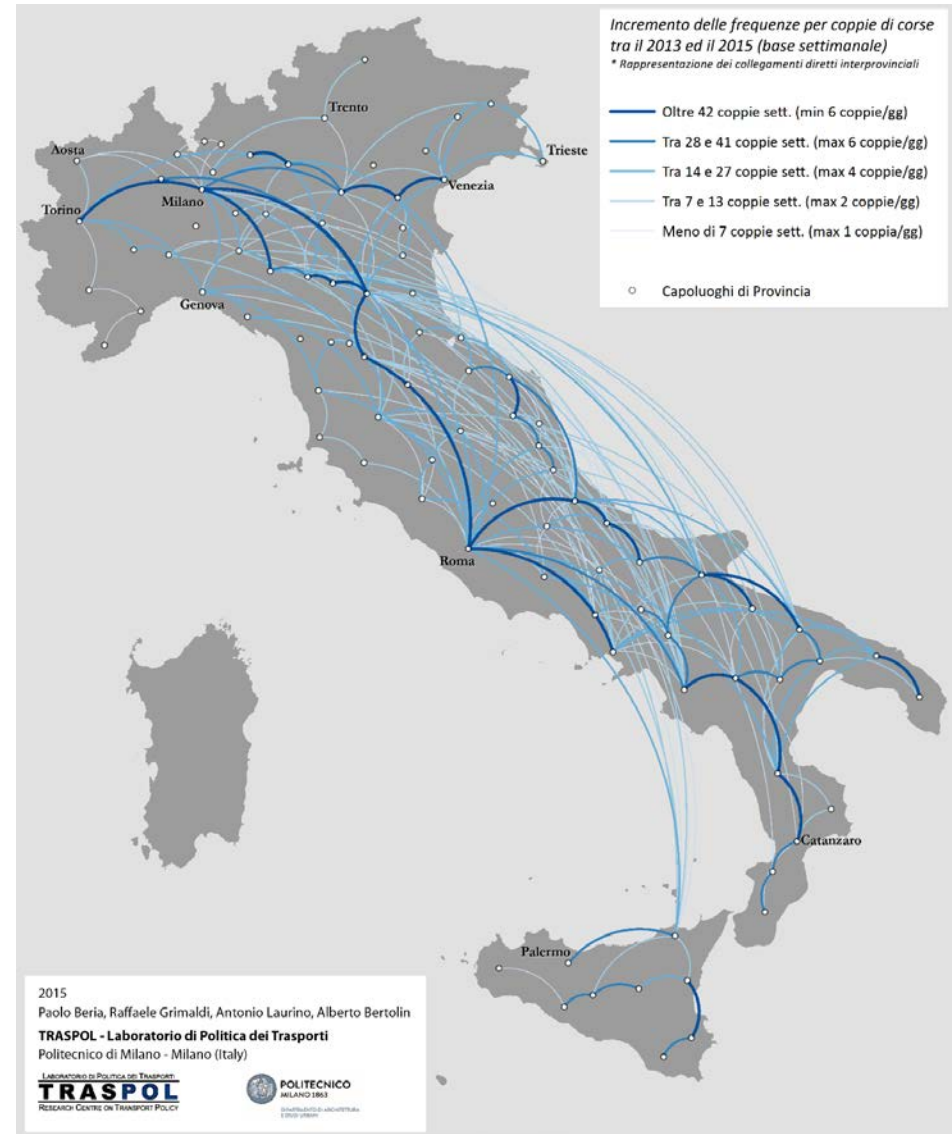
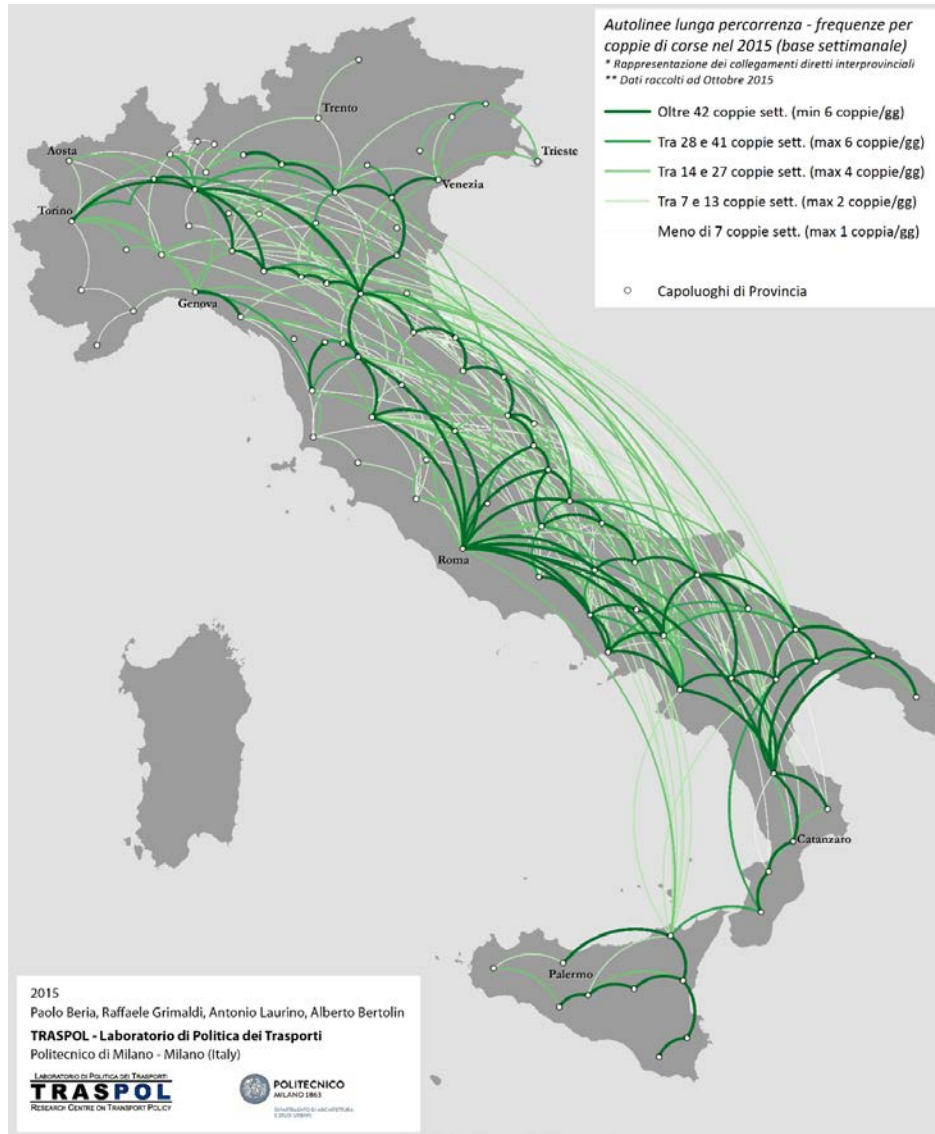
**Laboratorio TRASPOL – DASTU – Politecnico di Milano**

Milano, 4 dicembre 2015

La ricerca costituisce l'aggiornamento dei precedenti studi del 2011 e del 2013 sul trasporto autobus di lunga percorrenza in Italia. Lo studio, ad un anno circa dalla liberalizzazione, si propone di verificare qual è stato l'impatto in termini di offerta in seguito al passaggio dal regime di concessioni esclusive a quello autorizzativo che ha comportato la possibilità di competizione diretta su qualunque rotta che attraversa almeno tre regioni.

Analogamente a quanto accaduto in Germania, Francia e altri paesi europei, la liberalizzazione ha dato, in tempi molto rapidi, un grande impulso al settore. Gli effetti più evidenti sono stati l'introduzione di nuove relazioni servite (circa il 33% in più rispetto al 2013 da parte di oltre un terzo delle aziende) e/o l'aumento delle frequenze settimanali (circa il 38% in più che ha interessato metà delle aziende considerate), la proposta di nuovi modelli di offerta (intercity, notturno tra grandi città, etc.) ed un marcato utilizzo di tariffe differenziate soprattutto sulle tratte in competizione con la ferrovia.

Con l'esclusione di un consolidamento nelle linee interne al Sud, tutte le relazioni geografiche sono cresciute significativamente, in particolare l'offerta da Calabria, Basilicata, lungo la costa Adriatica e tra le città del nord Italia. Rispetto al 2013, la liberalizzazione ha comportato aumento di servizi e/o frequenze anche dalle aree del Sud e del Centro Italia, nonostante si tratti, storicamente, di mercati già maturi. In termini relativi, la maggior crescita è avvenuta nel Nord Italia grazie ai numerosi servizi intercity, in parte offerti da due nuovi entranti internazionali, già oggi tra le prime aziende per quantità di collegamenti. A differenza degli operatori storici, questi soggetti hanno adottato un modello meno capillare, ma più concentrato su grandi centri, principalmente in competizione con la ferrovia.



Offerta servizi lunga percorrenza 2015 (sinistra), relazioni con aumento di offerta tra il 2013 ed il 2015 (destra)

Per un'analisi di medio-lungo termine delle prospettive del mercato, lo studio pone l'accento su alcuni aspetti, in futuro sempre più importanti sia per le aziende che per il regolatore:

- a. Comunicazione: rispetto ai nuovi competitor, molto strutturati sul fronte *social* e nuovi canali, per alcune delle aziende storiche si rende necessario colmare rapidamente un gap di riconoscibilità nei mercati diversi da quelli storici migliorando inoltre l'esperienza d'acquisto.
- b. Consolidamento: anche in analogia con quanto accaduto all'estero, è ipotizzabile, nel medio termine, un consolidamento delle aziende su un numero limitato di marchi commerciali, principalmente attraverso l'adesione a consorzi o un numero limitato di fusioni.
- c. Pricing: occorre un'evoluzione nei sistemi e nelle politiche di *pricing*, per migliorare riempimenti e ricavi, che si adatti anche alle politiche tariffarie dei competitor (ferrovia, in primo luogo).
- d. Burocrazia: per assecondare la fase di innovazione, è necessario uno snellimento procedurale, prima di tutto in termini di minori soggetti (Ministero, province, motorizzazione, comuni) con cui le aziende devono confrontarsi per l'apertura di nuove linee.
- e. Stazioni: un mercato in crescita necessita di infrastrutture adeguate, sicure, comode. Peraltro, le stazioni possono essere un'importante fonte di ricavi per gli operatori ma anche per le città, grazie alle attività commerciali.

Infine, lo studio ha analizzato anche un "nuovo modo" di trasporto di lunga percorrenza che nell'ultimo biennio ha visto una non trascurabile crescita dell'utenza soprattutto nel nord Italia: il *carpooling* (o *ridesharing*), cioè la possibilità di condividere lo spostamento in auto tra due località tra più di persone con il fine di ridurre i costi del trasporto. L'analisi di alcune origini significative, ha evidenziato alcune caratteristiche centrali di questa modalità di spostamento. Fatta eccezione per i viaggi da/verso i poli maggiormente attrattivi (Milano e Roma in primis), la maggior parte dei passaggi offerti si sviluppa sulla media distanza (fino a 400 km), l'incidenza del pendolarismo settimanale è significativa e la competitività degli altri servizi (ferro) influenza la quantità di passaggi offerti. In questo senso, sebbene vi siano segmenti di mercato in potenziale competizione con le autolinee, il fenomeno del *carpooling* – a tendere – potrà coesistere, essere complementare (sulle relazioni molto deboli con pochi passeggeri al giorno) e in qualche caso anche collaborare con i servizi autobus (ad esempio "alimentando" hub automobilistici come gli aeroporti).