



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
E STUDI URBANI

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI  
**TRASPOL**  
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

TRASPOL report 1/20

# **RAPPORTO SUL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA | ANNO 2019**

## **ITALIAN LONG-DISTANCE COACH TRANSPORT MARKET REPORT | YEAR 2019**



In collaboration with:

**CheckMyBus**

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

Anno 2019 / Year 2019

*Autori:* **Paolo Beria, Samuel Tolentino, Vardhman Lunkar**

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 QUAINT (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 QUAINT (MIUR rif.: RBSI14JR1Z) under the scientific responsibility of prof. Paolo Beria.*

Please quote as follows:

Beria P., Tolentino S., Vardhman L. (2020). *Rapporto sul Mercato delle Autolinee a Lunga Percorrenza in Italia / Anno 2019*. TRASPOL Report 1/20 & 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 .....	11
5	Indice dei prezzi   Price index.....	18
6	Metodologia   Methodology .....	26
7	Conclusioni   Final remarks .....	29

# 1 INTRODUZIONE | INTRODUCTION

Questo rapporto, preparato in collaborazione con Checkmybus.it, è la **settima edizione** dello **studio sull'andamento del mercato degli autobus di lunga percorrenza in Italia**. Il rapporto è dedicato al monitoraggio dell'evoluzione del settore tra gli anni 2017 e 2019 con un particolare focus sui prezzi.

Uno studio di questo tipo vuole costituire uno strumento utile per monitorare l'evoluzione del mercato del trasporto passeggeri a lunga distanza su gomma nel corso degli anni, indirizzato sia alle compagnie di autotrasporto che ai regolatori pubblici.

Questa edizione segue la stessa struttura e metodologia della precedente. I collegamenti aeroportuali sono stati analizzati separatamente poiché si stanno evolvendo come un sotto-mercato specifico con comportamenti diversi.

Il rapporto è disponibile gratuitamente su [www.checkmybus.it](http://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 2017 a dicembre 2019.

*Tutte le specifiche metodologiche sono raccolte nell'ultimo capitolo.*

This report has been prepared in collaboration with Checkmybus.it. It is the **seventh edition** of the detailed **study on the long-distance coach market in Italy**. The current study deals with the market trends spanning 2017-2019 with a specific focus on price trends. Such an extensive study aims to be a useful tool to monitor the evolution of the coach market over the years, addressed both at coach companies and the public regulator.

This edition follows the same structure and methodology as the 6<sup>th</sup> edition. The airport connections have been analysed separately since they are evolving as a different market with different behaviour.

The report is available for free at [www.traspol.polimi.it](http://www.traspol.polimi.it) and [www.checkmybus.it](http://www.checkmybus.it). It is based on a sample of data collected by the Checkmybus.it platform from January 2017 to December 2019.

*All methodological specifications are given in the last section.*

- 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.*
- 2016-2019. RAPPORTO SUL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA  
Beria P., Laurino A. (2016). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report 1<sup>st</sup> 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 1<sup>st</sup> 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 1<sup>st</sup> semester 2018.*  
Beria P., Tolentino S. (2019). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 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.
- 2018. ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI  
Atlante dei trasporti italiani. Infrastrutture, offerta, domanda. Beria P. (a cura di). Libreria Geografica, 2018.
- 2019. EVOLVING LONG-DISTANCE PASSENGER SERVICES IN ITALY  
Beria P., Bertolin A. (2019). Evolving long-distance passenger services. Market concentration, fares and specialisation patterns in Italy. *Research in Transportation Economics*, 74, 77-92.
- 2019. IL TRASPORTO INTERURBANO CON AUTOBUS. FOCUS SULLA SICUREZZA  
Beria P., Tolentino S. (2019). IL TRASPORTO INTERURBANO CON AUTOBUS. Analisi del mercato delle autolinee a lunga percorrenza dalla liberalizzazione ad oggi e focus sulla sicurezza rispetto agli incidenti stradali. *Report preparato per Autobusweb.*
- 2019. AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA DA PRIMA DELLA LIBERALIZZAZIONE A OGGI  
Bertolin A., Tolentino S. (2019). Le autolinee di media e lunga percorrenza in Italia: evoluzione del settore da prima della liberalizzazione ad oggi. *Rivista di Economia e Politica dei Trasporti*, n. 1, art. 2.



### **Il quadro complessivo: tre anni di monitoraggio**

Come è ormai noto<sup>1</sup>, 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 marcato 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 FAST, compagnia nata dalla fusione della compagnia ferroviaria statale (analogamente a quanto accaduto in altri paesi) con l'operatore storico SIMET attraverso l'acquisto del 51% dell'azienda. Tuttavia questa crescita si è bruscamente interrotta 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 è ora portato avanti quindi dalla sola SIMET, che ha riacquisito il controllo dell'intera società ed è tornata al vecchio marchio.

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. Penultimo 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 ed è stato dato un ulteriore impulso all'espandersi del network. Nell'ottobre 2019, Marozzi, che è stata una delle prime aziende a investire nel trasporto di passeggeri su strada, ha ceduto le linee interregionali a FlixBus. Anche in questo caso la frequenza è aumentata,

### **The overall picture: three years of monitoring**

After the complete deployment of liberalization in 2014, the operators introduced new routes coupled with an increase in frequency. Thus, the market uplifted in terms of demand, supply and geographical coverage. Liberalization has also ramped up competition in terms of the active operators. New intercity connections with greater frequencies were offered mainly in competition with the railway services. (intercity, night-time between large cities, seasonal routes etc.).

A few months into the phase, the market had already undergone an important change, with FlixBus acquiring all Megabus' European activities, including the Italian market.

Early in 2017, FSI acquired 51% of SIMET, a historical operator from Calabria with over 50 years of experience to offer long distance coach services thereby increasing OD pairs and speed up the road transport in Italy and abroad. However, a little over one year, the growth was interrupted 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 and of the old brand name.

Increasing partnerships with local operators in the North and the Center, FlixBus continued to strengthen its hold by further penetration in the market by adding new connections in Sicily and Calabria. The merging in later 2018 of 50 years of experience of Baltour and the technological innovation of FlixBus led to an increase of the domestic and the international routes across all Italy. In October 2019, Marozzi which was one of the first companies to invest in road passenger transport passed the coverage of interregional lines to FlixBus. Frequency increased also in this case, especially on high demand routes like Bari-Roma, Bari-Naples, Lecce-Florence and Taranto-Florence and the possibility of carrying the bicycle in tow has been introduced on many connections.

During 2019 the new brand BlaBlaBus entered in operation. It is the outcome of the acquisition

---

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

in particolare sulle rotte più richieste come Bari-Roma, Bari-Napoli, Lecce-Firenze e Taranto-Firenze e la possibilità di trasportare la bicicletta al seguito è stata introdotta su molti collegamenti.

Nel 2019 è diventata via via operativa BlaBlaBus, nuovo marchio di BlaBlaCar nato dall'acquisto da SNCF di Ouibus. Inizialmente sul mercato francese, il nuovo entrante ha però già stretto partnership con vettori legacy in Italia ed Europa per creare una rete di trasporto multimodale che offre carsharing e autobus su un'unica piattaforma.

Da gennaio 2020, Sais Autolinee (un operatore storico che offre servizi di autobus regionali e interregionali) ha iniziato a offrire servizi diurni e notturni giornalieri ai passeggeri sulla rotta Sicilia-Calabria-Puglia.

Nel febbraio 2020, è stato annunciato che una nuova società italiana, Itabus, sarebbe operativa entro il 2021. L'azienda sembra adotterà, a differenza di FlixBus e BlaBlaBus, un modello tradizionale con proprietà della flotta, essendo stato annunciato un acquisto di 300 autobus dalla società tedesca MAN, che si occuperà anche della loro manutenzione.

Per quanto riguarda l'andamento dei prezzi, il 2018 ha visto un calo dei prezzi rispetto al 2017; nel 2019 vi è stato un ulteriore leggero abbassamento dei prezzi per il primo semestre mentre i valori del resto dell'anno sono in leggera risalita.

Le rotte aeroportuali hanno registrato un significativo calo dell'indice dei prezzi dal 2017 al 2018. Nel 2019, nel primo semestre il calo è proseguito, mentre un leggero aumento dei prezzi è stato registrato nei mesi autunnali e invernali rispetto al 2018.

by BlaBlacar of the formerly SNCF-owned bus company Ouibus. Initially operating on the French market, the newcomer has already partnerships with legacy carriers in Italy and Europe to form BlaBlabus in November 2018 to exemplify its marketplace, thus establishing a multimodal transport network offering carpooling and buses on a single platform.

From January 2020, Sais Autolinee (a historical operator offering interregional and regional bus services) has started offering daily night and day services to passengers on the Sicily-Calabria-Puglia route.

In February 2020, it was announced that a new Italian company, Itabus would be operational by 2021. They will adopt a traditional model with own fleet, differently from FlixBus and BlaBlaBus, as they announced a purchase of 300 buses from the German company MAN, which will also look after their maintenance. It would be interesting if they will cover the high-speed routes or maybe routes which will help bring the passengers to high speed hubs from smaller towns and cities, type of services offered and application of technology.

Regarding price trends, the year 2018 had seen a lowering of the prices with respect to 2017, then 2019 observed a slight lowering of prices for the first semester and the same trend for the rest of the year.

Airport routes had seen a significant fall in price index from 2017 to 2018. In 2019, the first semester has seen a further lowering of prices while a slight increase in the autumn and winter months has been registered in comparison to 2018.

#### Le ricerche su CheckMyBus.it

Dopo una forte crescita del numero di ricerche nei primi due anni dal lancio del motore di ricerca Checkmybus.it, il 2017 è stato un anno abbastanza costante, ad eccezione dei mesi estivi e delle festività natalizie. Nel secondo semestre del 2018 vi è stata un'accelerazione nelle prenotazioni, che è continuata nel 2019 con una **crescita delle ricerche rispetto al 2018 del 70%**. Anche le coppie origine-destinazione uniche cercate sono aumentate del 32% rispetto al 2018.

Mentre l'anno scorso si è verificata una riduzione della quantità media di posti prenotati per tratta (sebbene con un aumento delle coppie OD ricercate), il 2019 ha visto una tendenza opposta con un aumento del 21% delle prenotazioni medie per ricerca rispetto al 2018.

**La variazione del traffico stagionale è molto evidente**, con il raddoppio del numero di ricerche nei mesi di luglio e agosto 2019 rispetto all'anno precedente. I mesi autunnali e invernali hanno visto crescite fra loro simili.

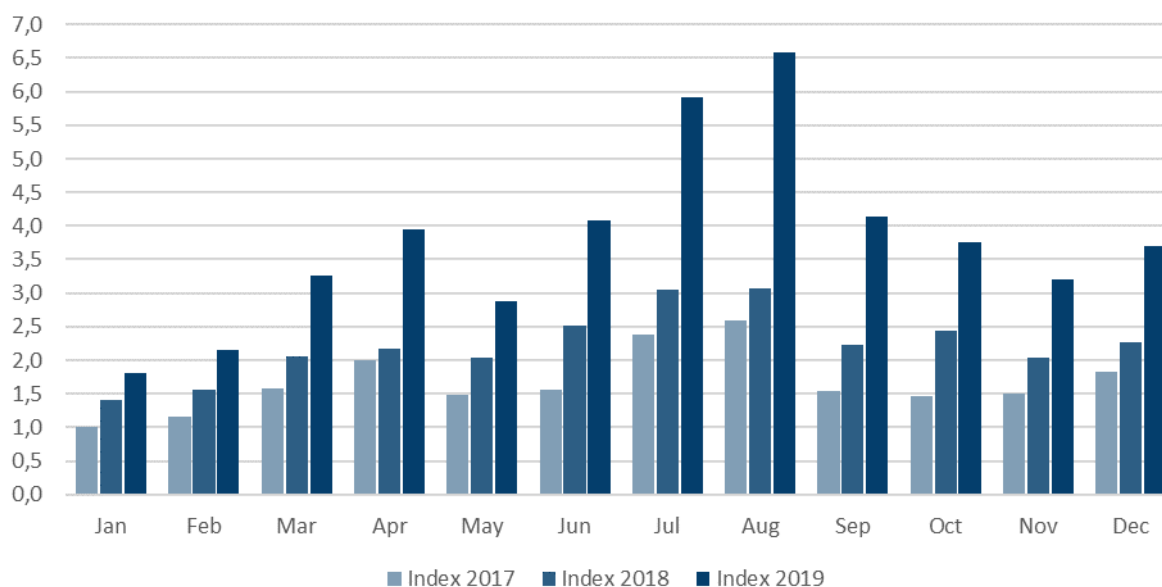
#### The searches on CheckMyBus.it

After a strong growth in the number of searches in the initial couple of years since the launch of the Checkmybus.it search engine, 2017 was a fairly constant year except for the summer months and Christmas holidays. It was in the second semester of 2018 that the growth accelerated progressively, continuing in 2019 with an **observed growth of 70% with respect to the previous year**. Also, the origin-destination pairs have densified by 32% in 2019 relative to 2018.

While last year there had been a reduction in the average booking quantity per route (though with an increase in the searched O-D pairs), 2019 has seen a reverse trend with a 21% increase in the average bookings as compared to 2018.

**The seasonal traffic variation is very much evident** with the doubling of the number of searches in July and August 2019 as compared to the previous year. Autumn and Winter months have seen similar growths.

**CheckMyBus monthly traffic evolution index**  
January 2017 = 1, interregional Italian bus routes only  
Source: elaborations on CheckMyBus data





### Variations in amount of surveyed routes and quantity of requests

Interregional Italian bus routes

Source: elaborations on CheckMyBus data

Year	Number of OD pairs	Average requests per route
2017	+86%	-22%
2018	+45%	-19%
2019	+32%	+21%

La figura seguente mostra la quantità media di posti richiesti per ricerca nel 2019. Per le rotte internazionali, sono stati richiesti in media 1,29 posti, con un picco a luglio (1,38). La macro-relazione Nord-Nord mostra il numero medio più elevato di posti richiesti di 1,35 a causa dei valori impennati nel periodo marzo-agosto. Escludendo le rotte internazionali, il mese con il valore medio più alto è luglio (1,36). C'è stato un aumento complessivo del numero medio di posti richiesti per prenotazione per i mesi estivi e invernali. Ciò suggerirebbe una preferenza per l'utilizzo della modalità bus per viaggi a lunga distanza con amici o familiari.

Mentre la variabilità stagionale era sostanzialmente assente per le rotte nell'Italia centrale nel 2018, nel 2019 si osservano invece delle lievi variazioni.

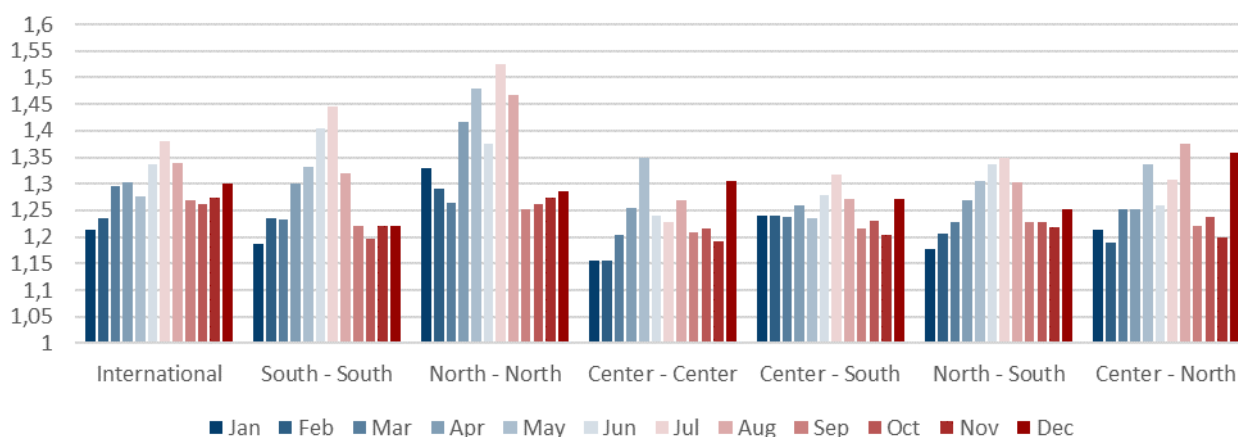
The figure below shows the average quantity of seats requested per search in 2019. For international routes, 1.29 seats were requested on an average with the peak being in July (1.38). North-North macro relation shows the highest average number of requested seats of 1.35 because of the soaring values in the period March-August. Excluding international routes, the month with the highest average value is July (1.36). There has been an overall increase in the average number of seats requested per booking for the summer and winter months. This may identify a preference for using the bus mode for long distance journeys with friends or family.

While seasonal variability was substantially absent for routes in Central Italy in 2018, in 2019 slight variations are observed.

### Average quantity of seats requested per search in 2019

excluding origin and destinations in airports

Source: elaboration on CheckMyBus data



## Il profilo dell'utenza

Gli ultimi tre anni di monitoraggio rivelano una **percentuale più alta di utenti di sesso femminile** (in media il 55%) rispetto al 45% di utenti di sesso maschile. Ciò suggerisce che dal punto di vista della sicurezza, il trasporto in autobus si rivela un'opzione ampiamente praticabile per le donne.

Considerando le fasce d'età, si osserva un calo costante nell'intervallo di utenti 18-24 anni. Si tratta di un calo solo relativo, indice probabilmente del fatto che essi sono stati – nei primi anni di diffusione del bus – gli utenti “first mover”, poi affiancati dalle altre classi di età. Infatti, **la percentuale della fascia d'età tra i 25 e i 44 anni è aumentata del 7% negli ultimi 3 anni**, il che suggerisce che più persone utilizzano questa modalità a lunga distanza per vari viaggi. Gli utenti di questa fascia d'età, sebbene abbiano generalmente una maggiore disponibilità a pagare, utilizzano comunque in maniera crescente il trasporto in autobus. Questo sta ad indicare come il settore degli autobus non sia più un “mercato a basso costo” che attrae una generazione più giovane, ma che invece risulti in competizione con altre modalità di trasporto come la ferrovia, che ha generalmente un livello più elevato di comfort e prestazioni seppur con costi maggiori. La quota di viaggiatori al di sopra dei 44 anni è stata relativamente stabile nei tre anni di monitoraggio.

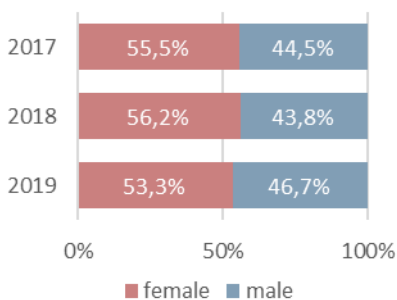
## Users' profile

The past three years of monitoring reveals a **higher percentage of female users** (average being 55%) as compared to the 45% of male users. This suggests that from a security point of view, coach transport renders itself as a highly viable option for women.

Looking at age range, a consistent drop in the users range of 18-24 years is observed. It is just a relative decrease, as this age class has probably just been the first-mover, later followed by elder users. In fact, **the share of the age group 25-44 years old has increased by 7% over the last 3 years** which suggests that more people are using this long-distance mode for various trips. Users of this age group generally have more willingness to pay but are still opting for coach transport, thus indicating the coach sector is no more a “low-cost market” attracting a younger generation but is competing with other modes like rail with higher comfort level, higher costs and greater performance. The quota of the travellers above the age of 44 has been relatively stable over the three years of monitoring.

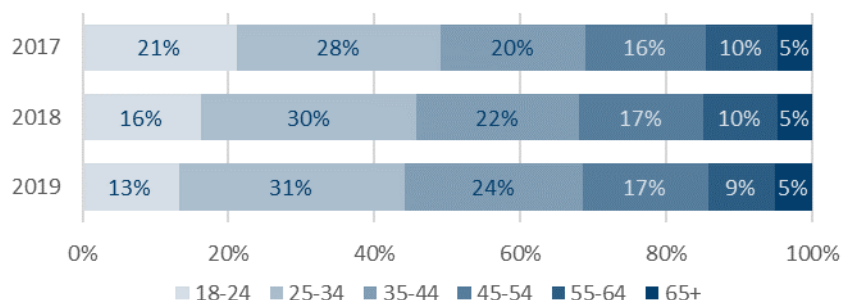
### Gender distribution

Source: elaborations on CheckMyBus data



### Age distribution

Source: elaborations on CheckMyBus data



### Il mercato dei viaggiatori occasionali<sup>2</sup>

Considerando la Penisola suddivisa in tre macro aree<sup>3</sup>, come nella analisi precedenti, il mercato principale si conferma essere ancora quello interessante il Sud nella sua interezza, comprendente **la principale direttrice nazionale Nord-Sud** e le successive due, per numero di biglietti cercati, interna alla macroarea e Centro-Sud.

Nonostante l'aumento dell'85% dei biglietti cercati per le rotte Nord-Centro rispetto al 2018, il contributo di questa relazione è ancora il minimo. Considerando la situazione del mercato delle autolinee interregionali nel Nord alcuni anni fa, esso è notevolmente aumentato con l'introduzione di più rotte e l'aumento delle persone che scelgono di viaggiare con un mezzo di trasporto più economico rispetto alla ferrovia.

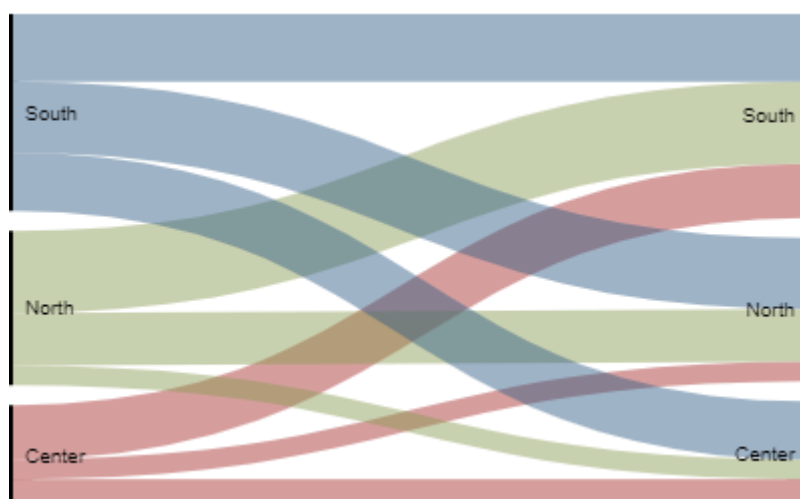
### Occasional users' market<sup>4</sup>

Considering that the Italian peninsula is divided into the same macro areas<sup>5</sup> as the previous years, **the principal market in terms of the number of searched tickets is the South**, with leading relation being South-North followed by South-South and South-Centre.

Despite the 85% increase in searched tickets for North-Centre routes with respect to 2018, its contribution is still the least. Considering the situation of the coach market in the North a few years ago, the market has substantially increased with the introduction of more routes and the people opting to travel by a cheaper mode of transport relative to the rail.

### Macroarea routes' share, 2019

Source: elaborations on CheckMyBus data



L'aumento è alquanto minore nel Mezzogiorno rispetto alle macro-aree del Nord e del Centro perché era già presente una rete di autobus matura con l'offerta

The increase is fairly less in the South as compared to the North and the Central macro areas because it already has had a mature coach network with the offer augmented every year by

<sup>2</sup> E' ragionevole ipotizzare che l'utenza che si rivolge a motori di ricerca come CheckMyBus non comprenda 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.

<sup>3</sup> Per dettagli vedere il capitolo 6 riguardante la metodologia.

<sup>4</sup> It is reasonable to assume that 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.

<sup>5</sup> For details, see chapter 6 on methodology.

aumentata ogni anno da nuovi concorrenti o acquisizioni di vettori legacy da parte di grandi aziende.

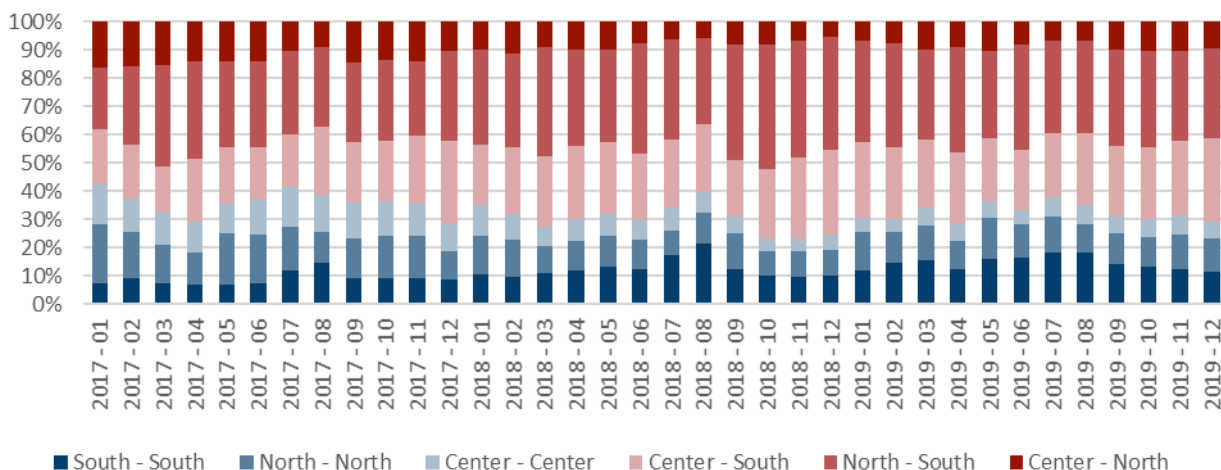
In relazione alle ricerche fra le diverse macro-aree, i due collegamenti dominanti sono il Nord-Sud e il Centro-Sud che contribuiscono a una media del 60% nel 2019. D'altra parte, la quota di mercato per la relazione Centro-Nord ha visto un calo da una media del 13% nel 2017 all'8% nel 2019.

new entrants or acquisitions of legacy carriers by larger companies.

In relation to the searched connection between the various macro-areas, the two dominant connections are the North-South and the Centre-South contributing to an average of 60% in 2019. On the other hand, the market share for the Centre-North relation has seen a decline from an average of 13% in 2017 to 8% in 2019.

### Macroarea routes' share

Source: elaborations on CheckMyBus data



### Confronto mese su mese

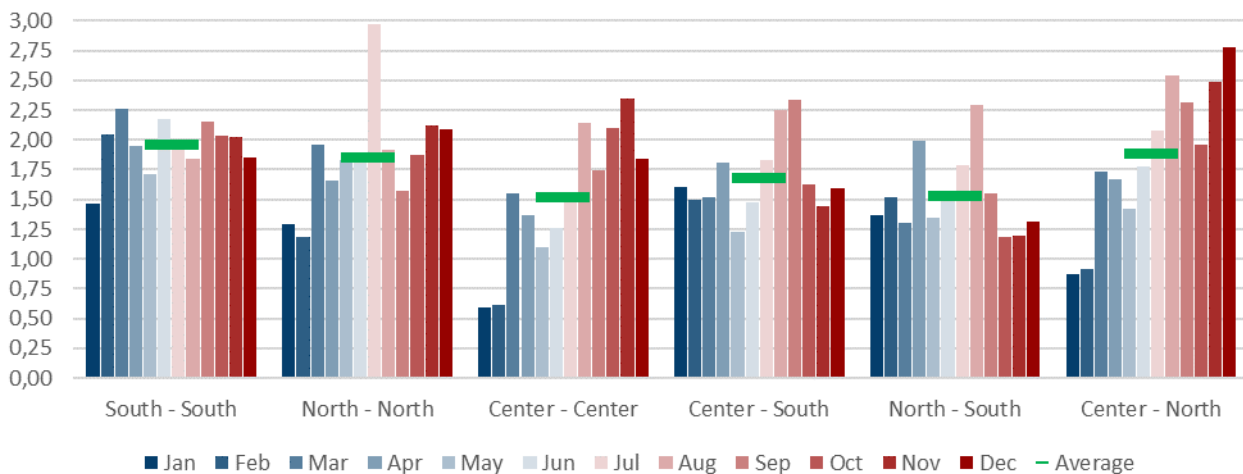
Le ricerche medie annuali, come visto, sono state massime per le rotte interne al Sud seguite da vicino dalle rotte Centro-Nord e le interne Nord-Nord. In generale, questa crescita delle prestazioni è alimentata dalla seconda metà dell'anno. **La crescita nel Sud non mostra particolare variazione stagionale mentre le rotte interne al Nord mostrano un aumento particolare nel mese di luglio.** Le rotte dal Centro-Nord mostrano una crescita superiore alla media nell'intero secondo semestre, specialmente durante i mesi invernali. Rispetto al 2018, nel 2019 la crescita proporzionale è più equilibrata fra tutte le macroaree, con i volumi di richieste medi annui che si attestano tra 1,5 e 2 volte l'anno precedente.

### Month-over-month comparison

The annual average searches were maximum for the routes internal in the South closely followed by the Center-North and internal North-North routes. In general, this growth in performance is fueled in the second half of the year. **The growth in the South does not show any major seasonal variation while the internal routes in the North shows a tripling of searches in the month of July.** The routes from Center-North show an above average growth in the entire second semester specially during the winter months. Compared to 2018, the proportional growth in 2019 is more balanced among all macro areas, with the average annual demand volumes that stood between 1.5 and 2 times the previous year.

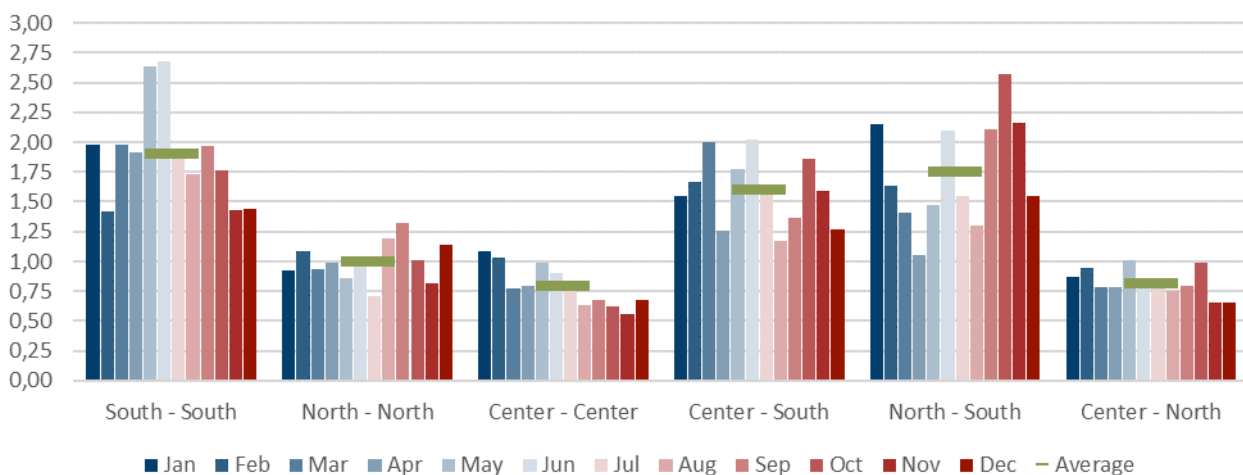
### Monthly searches comparison 2019/2018

Source: elaborations on CheckMyBus data



### Monthly searches comparison 2018/2017

Source: elaborations on CheckMyBus data



### La lunghezza dei viaggi

L'andamento delle distanze dei viaggi cercati vede una **omogeneizzazione in tutte le classi di lunghezza, con un notevole aumento dei viaggi molto lunghi (> 1.000 km)**, mentre quelli medio-lunghi subiscono una leggera contrazione relativa.

L'autobus sta dunque recuperando mercato sul suo segmento storico della lunghissima percorrenza. Qui, in anni recenti, la concorrenza nel trasporto aereo aveva garantito viaggi più rapidi ed economici, ma la progressiva riduzione della competizione (tra fallimenti e riposizionamenti) e la conseguente risalita dei prezzi ha riportato i passeggeri con meno disponibilità a pagare sul mezzo stradale. In misura minore, anche la ferrovia

### Routes length

The distance between searched origin-destination pairs sees a **progressive homogenization in the various travel length ranges, with a considerable increase in appreciation for very long journeys (>1.000 km)**, while the medium-long ones suffer a relative slight contraction.

The bus is getting back market shares in its historical segment of the very-long-distance. Here, thanks to a significant competition, passengers enjoyed speed and good prices for some years, but this has ended, due to bankruptcies and companies repositioning, bringing back low-willingness to pay users to

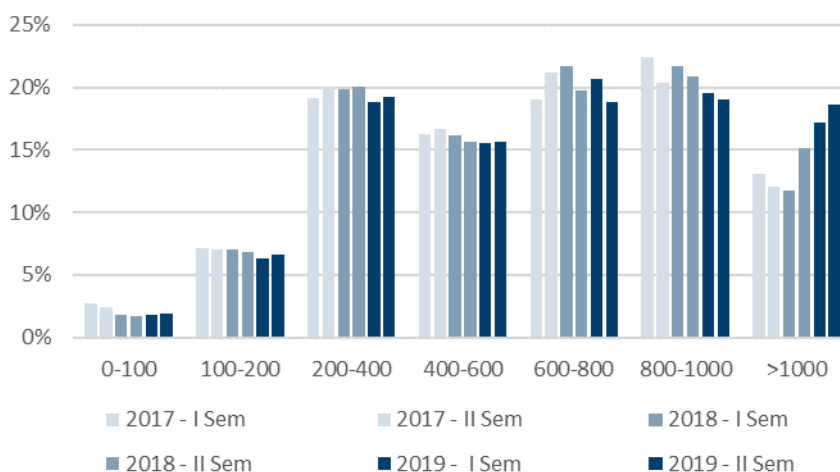


ha probabilmente perso passeggeri a causa dell'aumento di prezzi del 2019.<sup>6</sup>

road transport. To a limited extent, probably also rail has lost some passengers due to the price increase of 2019.<sup>7</sup>

### Quota of searched routes per travel length excluding origin and/or destinations in airports

Source: elaborations on CheckMyBus data



**Guardando ai soli collegamenti con gli aeroporti, essi sono, comprensibilmente, ancora concentrati nella fascia di distanza tra i 200-400 km** come negli anni precedenti, sebbene la quota di mercato nel 2019 sia diminuita di un leggero 4% rispetto al 2018. Negli ultimi anni si è registrato un allungamento dei viaggi verso l'aeroporto, portando la quota di percorsi < 400 km dal 64% nel 2017 al 43% nel 2019. Un'osservazione interessante è **l'aumento della quota di mercato di circa il 6% per distanze superiori a 1000 km**, indicando la sempre maggiore scelta dell'autobus anche per raggiungere gli aeroporti molto distanti. Non è possibile sapere, tuttavia, se lo scopo del viaggio è effettivamente prendere un volo, oppure l'aeroporto è solo una buona fermata fuori città dove è possibile interscambiare con i mezzi pubblici locali.

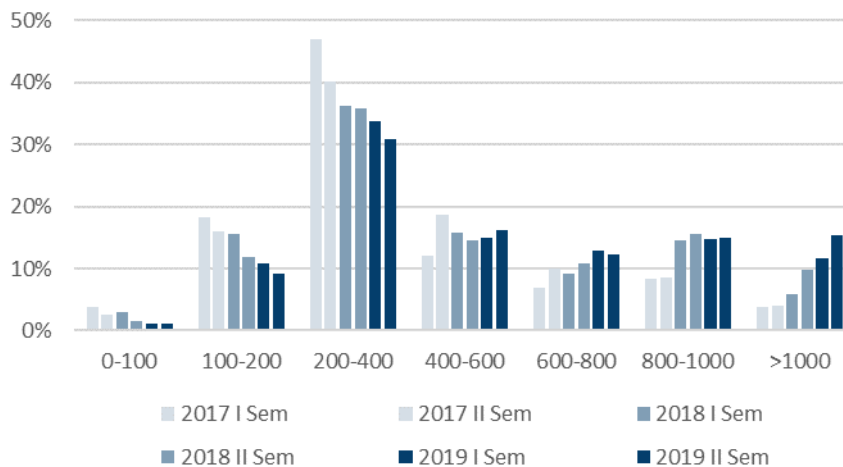
**Looking only at the connections with airports, they are still dominated by trips between 200-400 km** like the previous years but the market share in 2019 has fallen by a slight 4% with respect to 2018. In the last years, a progressive lengthening of trips towards airports has taken place, bringing the share of routes shorter than 400 km from 64% in 2017 to 43% in 2019. An interesting observation is a rise in the market share of about 6% for distances greater than 1000 km indicating that people are choosing coach over very long distances even to reach airports. It is though not possible to know if the reason of the travel is actually taking a flight, or the airport is just a good stop outside a city where to interchange with local public transport.

<sup>6</sup> Beria, P., Tolentino, S., & Filippini, G. (2020). Are prices reduced from direct competition in high-speed rail? Some unexpected evidences from Italy. MPRA working paper 98841. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/98841/>

<sup>7</sup> See note 6.

### Quota of searched routes per travel length with origin and/or destination in airport only

Source: elaborations on CheckMyBus data



### Le principali rotte<sup>8</sup> e località

In termini di macro aree, le **prime 10 rotte** (escluse quelle che coinvolgono gli aeroporti) mostrano **3 relazioni da nord a sud, 3 relazioni da centro a sud e 2 internamente a sud**. Le due rotte interne al Sud sono almeno in parte determinate dall'assenza di un collegamento ferroviario diretto tra Napoli e Bari (Campania-Puglia) e dalla Puglia alla Sicilia. Un fatto interessante è il **sostanzioso coinvolgimento della Sicilia nelle connessioni verso tutta l'Italia**. I percorsi più cercati sono infatti tra la Sicilia e il Lazio e rappresentano circa il 5% del totale nazionale, prevalentemente da Roma a Palermo e Catania. **Tra le coppie principali si trovano Milano-Catania e Palermo-Bologna, che rientrano nella categoria delle distanze di oltre 1000 km**, confermando ulteriormente l'aumento delle ricerche per lunghe distanze nel corso degli anni. Le reazioni con la Calabria da/per Lazio e Lombardia contribuiscono per il 4% ciascuna al numero totale di percorsi cercati. I collegamenti tra Puglia e Nord Italia hanno invece perso l'importanza relativa che avevano negli anni passati.

**Le rotte con origine o destinazione negli aeroporti si concentrano principalmente sui due principali sistemi aeroportuali (Milano / Bergamo e Roma). La relazione Piemonte-Lombardia costituisce uno straordinario 21% del totale dei percorsi cercati. Le**

### Top routes<sup>9</sup> and places

In terms of the macro areas, the **top 10 routes** excluding the ones involving airports shows **3 relations from the North to the South, 3 relations from Centre to the South and 2 internally in the South**. The two routes internally in the South are understandable from the fact that there is no direct train connection between Naples-Bari (Campania-Puglia) and from Puglia to Sicily. An interesting fact is the **substantial involvement of Sicily in connections toward all Italy**. The most searched routes are in fact between Sicily and Lazio constituting about 5% of the national total of searched travels, mainly between Rome and Palermo or Catania. Another interesting observation **among the top routes are Milan-Catania and Palermo-Bologna which come under the category of distances more than 1000 km** further validating the increase in searches for very long distances over the years. Lazio-Calabria and Lombardy-Calabria contribute 4% each to the total number of searched routes. Connections between Puglia and north Italy conversely lost the importance they used to have in the past years.

**The airport routes mostly concentrate on the two main airport systems (Milan/Bergamo and Rome). The relation Piemonte-Lombardy constitutes an extraordinary 21%**

<sup>8</sup> In questo e nei successivi paragrafi le rotte descritte si intendono in entrambe le direzioni.

<sup>9</sup> In this and in the following paragraphs the described routes are intended in both directions.

rotte più richieste sono dirette radialmente da / verso Veneto, Liguria ed Emilia Romagna, con la Lombardia al centro. Un comportamento simile si vede con il Lazio (aeroporto di Fiumicino) punto focale e le principali rotte dirette da / per Marche e Campania (6% ciascuna) e Abruzzo (3%). La direttrice Puglia-Basilicata totalizza oltre il 5% poiché le persone che visitano Matera usano l'aeroporto di Bari come transito verso la destinazione. Le relazioni con un contributo fra il 3% e l'1% sono Sicilia-Calabria (aeroporto di Lamezia), Lombardia-Calabria e Lombardia-Puglia (vedasi considerazioni nel paragrafo precedente).

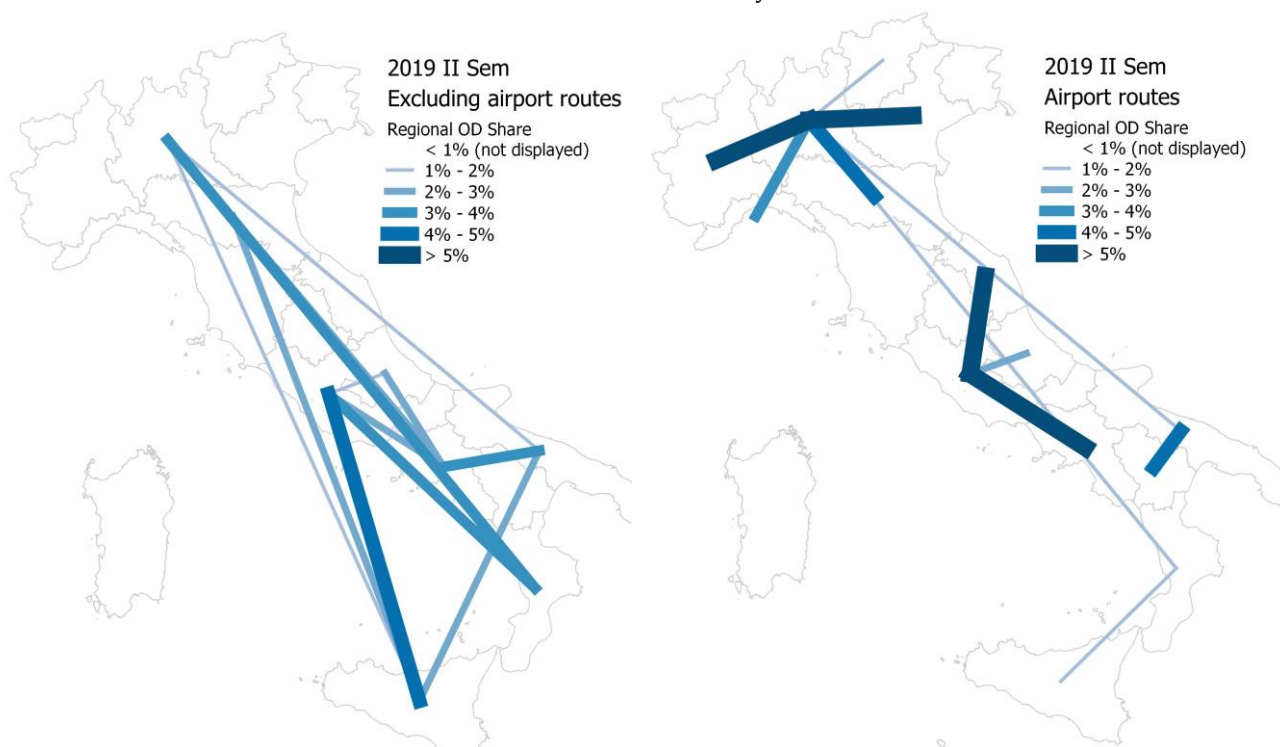
**Per quanto riguarda le principali destinazioni nel 2019, le prime 5 (Roma, Milano, Napoli, Torino e Bologna) mantengono i loro primi posti rispetto al 2017. Mentre Firenze e Bari scivolano di una posizione, vale la pena notare che Catania è cresciuta ulteriormente di 3 posti e Palermo è salita di ben 34 posti. Sebbene gli aeroporti di Malpensa e Bergamo siano leggermente diminuiti, il secondo ha superato Malpensa di 2 posizioni.**

**of the total searched routes.** The most contributing routes are radially directed to/from Veneto, Liguria and Emilia Romagna with Lombardy being the focal point. Similar behaviour is seen with Lazio (Fiumicino airport of Rome) being the focal point and the principal routes directed to/from Marche and Campania (6% each) and Abruzzo (3%). Puglia-Basilicata have a contribution of more than 5% since people visiting Matera (the capital of Basilicata) use Bari's airport as transit to destination. Other relations with contribution between 3% and 1% are Sicily-Calabria (Lamezia airport), Lombardy-Calabria and Lombardy-Puglia (see considerations in the previous paragraph).

**Regarding main destinations in 2019, the top 5 (Rome, Milan, Naples, Torino and Bologna) maintain their top spots with respect to 2017. While Florence and Bari slip in one position, it is worth noting that Catania has jumped up 3 places and Palermo grew by a remarkable 34 places. Though both Malpensa and Bergamo airports have slightly fallen, Bergamo has overtaken Malpensa by 2 places.**

### Regional OD share, 2019 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	Change 2019 vs 2017
1	Roma	0
2	Milano	0
3	Napoli	0
4	Torino	0
5	Bologna	0
6	Catania	3
7	Firenze	-1
8	Bari	-1

Considerando le rotte internazionali, mentre Milano continua ad occupare il primo posto, Torino perde una posizione a favore di Roma. Il numero di richieste è aumentato notevolmente per gli aeroporti di Bergamo e Fiumicino. Si conferma generalmente in crescita l'apprezzamento dei collegamenti verso il sud anche dall'estero. La presenza in classifica di città come Trieste e Udine indica l'effetto di confine per le rotte internazionali dai paesi dell'Europa orientale e nord-orientale.

**TOP 20 Cities and Airports for searched tickets  
international routes**

Source: elaborations on CheckMyBus data

Rank	City/Airport	Change 2019 vs 2017
1	Milano	0
2	Roma	+1
3	Torino	-1
4	Bologna	0
5	Napoli	+2
6	Firenze	0
7	Genova	+1
8	Trieste	-3

9	Palermo	+34
10	Salerno	+18
11	Villa San Giovanni	+12
12	Taranto	+1
13	BGY	-3
14	Parma	+8
15	MPX	-7
16	Messina	+3
17	Pescara	-6
18	Lecce	-3
19	Genova	-5
20	Verona	0

Considering international routes, while Milan holds its top position with respect to 2017, Torino slips down one place and Rome takes its place. The number of requests has widely increased for Bergamo and Fiumicino airports. The connections between abroad and the southern cities are increasingly appreciated. The presence in the ranking of cities like Trieste and Udine indicates the border effect for international routes from East and North-East European countries.

9	Verona	+2
10	BGY	+38
11	Bari	+3
12	Catania	+14
13	Venezia	-4
14	Pescara	-1
15	Parma	+2
16	Caserta	+11
17	San Severo	+3
18	FCO	+68
19	Udine	-7
20	Cosenza	+1

### 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.

Negli ultimi anni si è registrata una tendenza al ribasso dell'indice dei prezzi. Il calo è evidente nel primo semestre del 2019 rispetto al primo semestre del 2018, mentre il secondo semestre ha visto un leggero aumento (2,3%) evidente soprattutto nei mesi autunnali. Rispetto alle variazioni stagionali nel 2018 e nel 2019, tre picchi distinti possono essere osservati nei mesi di aprile, agosto e dicembre, collegati alle vacanze di Pasqua, estive e invernali. Di conseguenza, i prezzi medi del secondo semestre sono sempre più alti dei prezzi del primo semestre dello stesso anno.

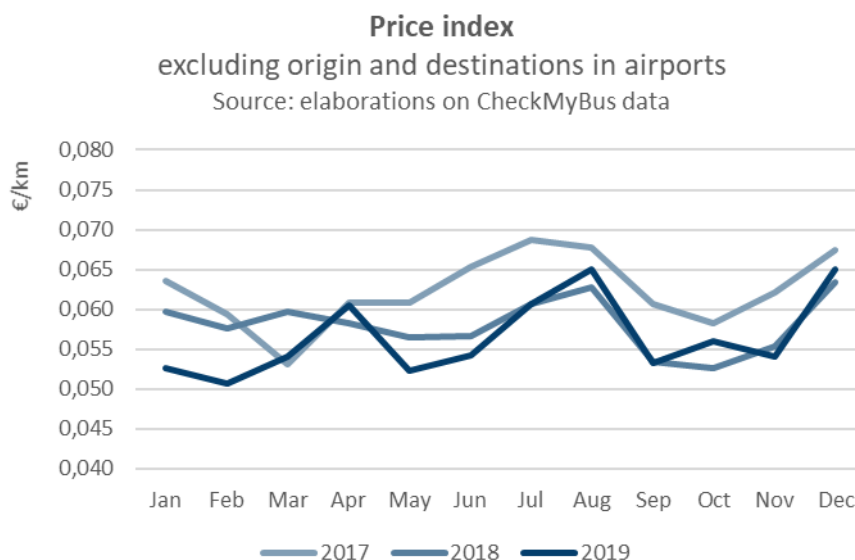
### Price index

The price index represents the **average weighted price per km** of all searches for period 2017-2019 performed on the CheckMyBus.it platform for bus connections between different regions.

**Over the past years, a lowering trend of price index can be gauged from the figure below.** While the fall of the price index is evident in the first semester of 2019 with respect to the first semester of 2018, the second semester saw a slight increase (2,3%) evident mainly in the autumn months. **With respect to the seasonal variations in 2018 and 2019, three distinct peaks can be observed in the months of April, August and December linking it to the Easter, summer and winter holidays.** Consequently, the second-semester average prices are always higher than the first semester prices of the same year.

**Average weighted prices**  
excluding origin and destination in airports  
Source: elaborations on CheckMyBus data

[€/km]	Jan - June	July - Dec.
2017	0,060	0,065
2018	0,057	0,058
2019	0,055	0,060



### Price variation against the previous semester

excluding origin and destination in airports  
Source: elaborations on CheckMyBus data

	January - June	July - December
2018	-10,9%	+0,9%
2019	-6.4%	9.4%

### Price variation against the same semester of previous year

excluding origin and destination in airports  
Source: elaborations on CheckMyBus data

	January - June	July - December
2018	-3,9%	-10,1%
2019	-5.6%	2.3%



## I prezzi delle rotte aeroportuali

Solo i viaggi con origine e/o destinazione negli aeroporti sono considerati nel calcolo del prezzo medio ponderato per le rotte aeroportuali. Queste hanno prezzi per km generalmente più alti e quasi nessuna variazione stagionale rispetto alle normali rotte interregionali e quindi sono trattate separatamente. **I prezzi medi per km per le rotte aeroportuali sono stati di circa il 45% superiori rispetto alle rotte normali per l'anno 2019.** Guardando all'andamento negli anni, il 2018 ha mostrato il maggiore calo dei prezzi nei mesi autunnali con una diminuzione del 30% rispetto al 2017. **Per l'anno 2019, mentre i prezzi per il primo semestre sono diminuiti rispetto allo stesso semestre del 2018 del 15%, autunno e i mesi invernali hanno visto un aumento del 5%.** È interessante osservare che **la tendenza non presenta significative oscillazioni stagionali.**

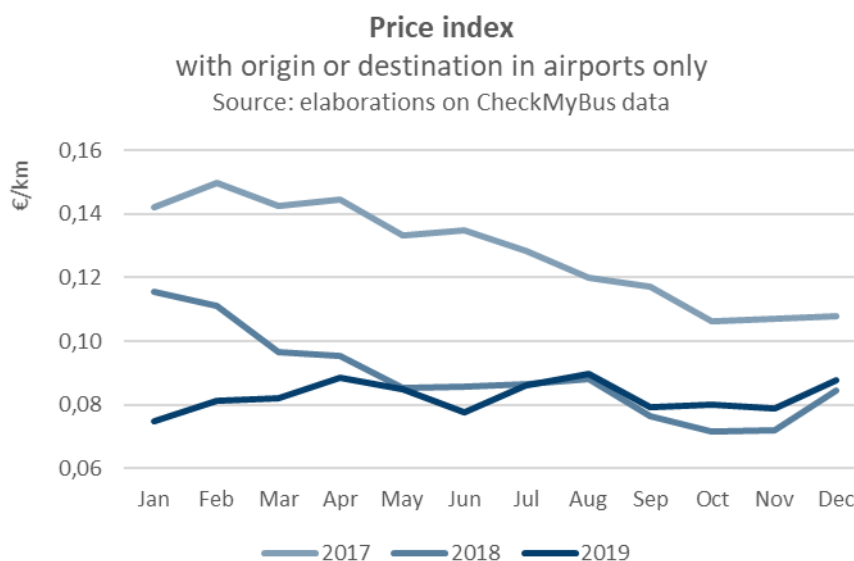
## Airport routes' prices

Only journeys with origin and/or destinations in airports are considered in calculating the average weighted price for airport routes. These have generally higher prices per km and barely any seasonal variations as compared to normal interregional routes and thus the market study has been given specific attention. **The average prices per km for airport routes was about 45% higher than the normal routes for the year 2019.**

Looking at the trend over the years, 2018 had shown the greatest drop in prices in the autumn months with prices falling by 30% with respect to 2017. **For the year 2019, while the prices for the first semester have fallen with respect to the same semester of 2018 by 15%, autumn and winter months have seen a 5% increase.** It is interesting to observe that **the trend does not experience significant seasonal bumps.**

**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
2019	0,082	0,084



### 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%
2019	2%	2,7%

### Price variation against the same semester of previous year

with origin or destination in airports only  
Source: elaborations on CheckMyBus data

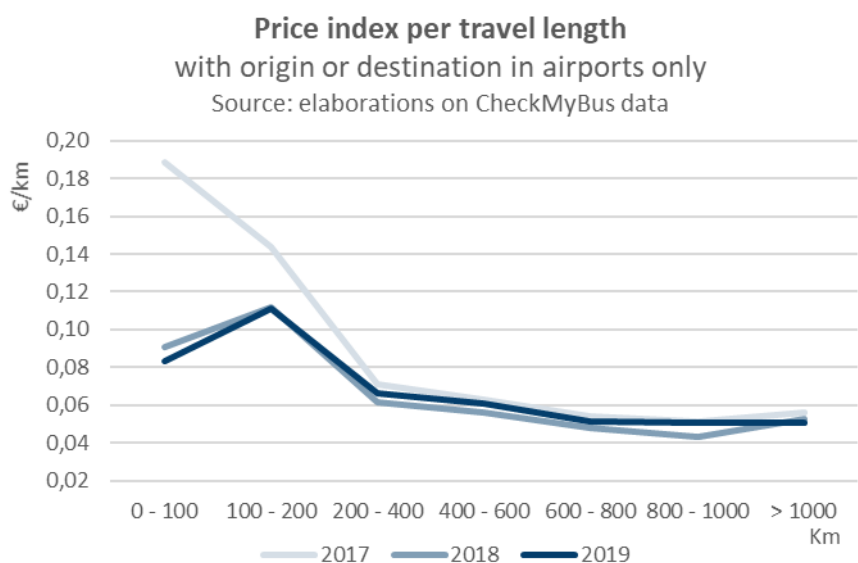
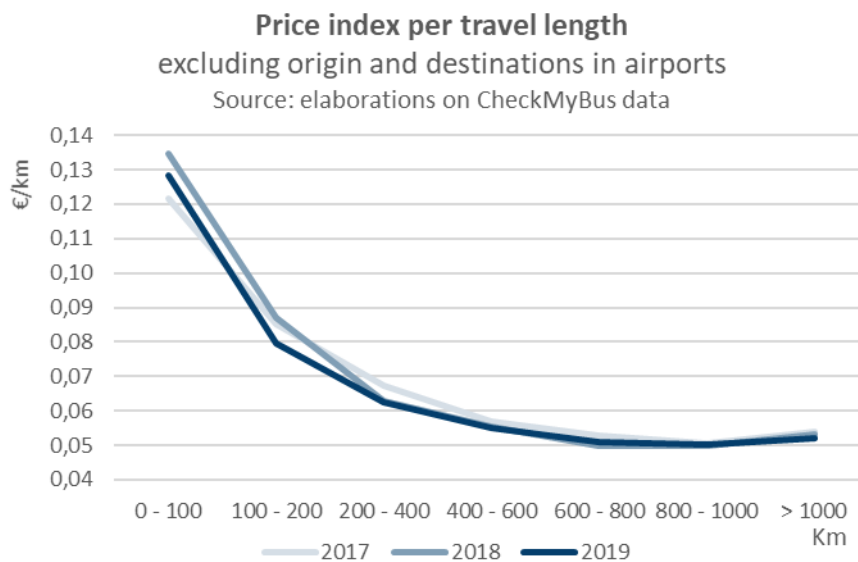
	January - June	July - December
2018	-31,4%	-31,0%
2019	-15,1%	4,8%

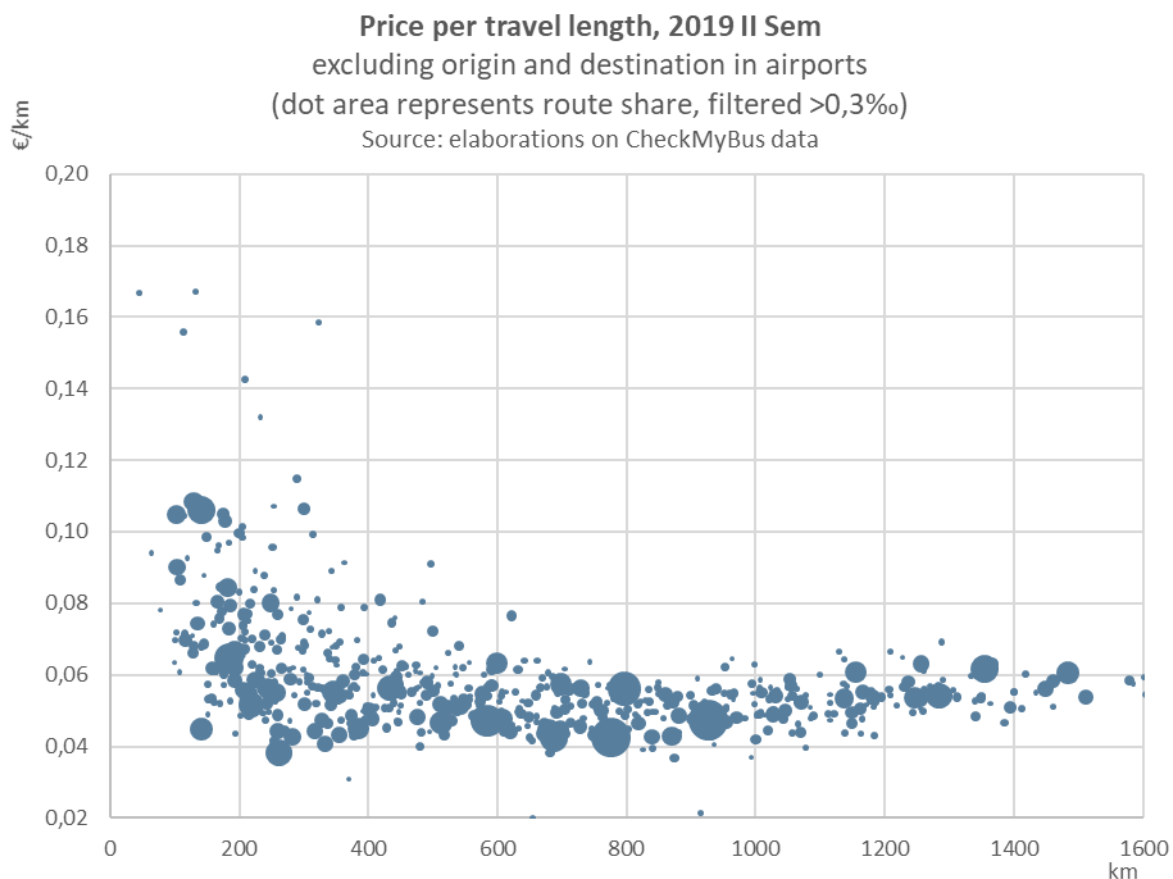
## L'effetto della lunghezza del viaggio

La lunghezza del viaggio è un fattore determinante del prezzo medio per km. Le distanze più brevi inferiori a 200 km costano proporzionalmente molto più delle distanze più lunghe. L'indice dei prezzi ha infatti una tendenza decrescente con l'aumento della distanza da percorrere. Il prezzo per km risulta minimo nell'intervallo 600-1.000 km, mentre evidenzia un leggero incremento per rotte oltre i 1.000 km, verificatosi in tutto il triennio 2017-2019. Considerando la variazione temporale sul triennio, l'andamento dell'indice del prezzo per km mostra curve di variazione molto simili. Per le rotte aeroportuali, il prezzo per km diventa molto simile alle normali rotte interregionali oltre i 200 km, suggerendo che lo scopo di questi viaggi potrebbe non essere limitato solo ai voli.

## The influence of route length

The length of the trip is one of the main driver of the average price per km. Shorter distances less than 200 km proportionally cost much more than longer distances. The price index has a decreasing trend with the increase in travel distance. The trend is generally stable in the range 600-1.000 km after which a very slight increase for >1.000 km, consistent over 2017-2019. Considering temporal variation over the three years, the trend of price per km index shows a stable distribution with respect to the length of travel. For airport routes, the price per km becomes very similar to the normal interregional routes over 200 km, suggesting that the purpose of these journeys may be not limited to flight only.





### 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 nel precedente paragrafo. Possono considerarsi di lunghezza comparabile le rotte interne alle tre macrozone, che presentano infatti la più alta media di prezzi al km. Un secondo gruppo è costituito dalle direttrici Nord-Centro e Centro-Sud, con un andamento dei prezzi molto simile; 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.

The behavior of macro areas can be understood better considering the distances because the prices are distance dependent, as seen previously. Internal routes in the three macro areas are the routes with shortest distances and have a higher price/km. North-Center and South-Center routes can be of one distance group and in fact they show similar trend over the three years of monitoring. North-South routes fall in the longer distance class and show the lowest average price per km.

### Average weighted length per macroarea route

Source: elaborations on CheckMyBus data

Route	Average km
North - North	188
Center - Center	183
South - South	280
Center - North	458
Center - South	551
North - South	982

**Mentre nel 2018 si è osservato il maggior calo dei prezzi per le rotte interne del Sud e del Centro-Nord, nel 2019 i prezzi sono diminuiti maggiormente per le rotte interne del Centro e del Nord (rispettivamente 11% e 8%).** Le rotte a lungo raggio (Nord-Sud) e a medio raggio non hanno subito grandi variazioni di prezzo rispetto all'anno precedente.

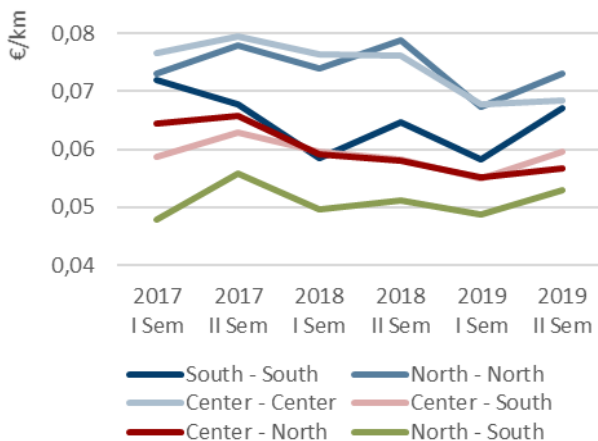
Considerando le rotte aeroportuali, mentre la maggior parte delle relazioni mostra una tendenza simile negli ultimi tre anni, ce ne sono alcune che hanno visto una maggiore variabilità nella direzione di una riduzione di prezzo allineandosi in buona parte alle altre relazioni nel 2019, sebbene **le rotte aeroportuali nel Nord mantengano ancora un più elevato prezzo per km.** Un forte calo è stato osservato nella relazione Centro-Nord dal 2017 al 2018: ciò ha contribuito a ridurre l'indice dei prezzi medi complessivi per il 2018. Il 2019 ha visto un'ulteriore diminuzione dei prezzi per raggiungere la stabilità alla fine dell'anno.

**While in 2018 the greatest drop in prices was observed in the internal routes of the South and Centre-North, in 2019, the prices have fallen the most for the internal routes in the Centre and the North (11% and 8% respectively).** The long haul (North-South) and the medium haul routes have not undergone much price changes with respect to the previous year.

Considering the airport routes, while most of the relations show a similar trend in the past three years, there are a couple that have seen major variability and have finally converged to the other relations in 2019, although **airport routes in the North still maintain a higher price per km.** A sharp drop was observed in the Centre-North relation from 2017 to 2018: this assisted in reducing the overall average price index for 2018. 2019 saw further decrease in price to reach stability at the end of the year.

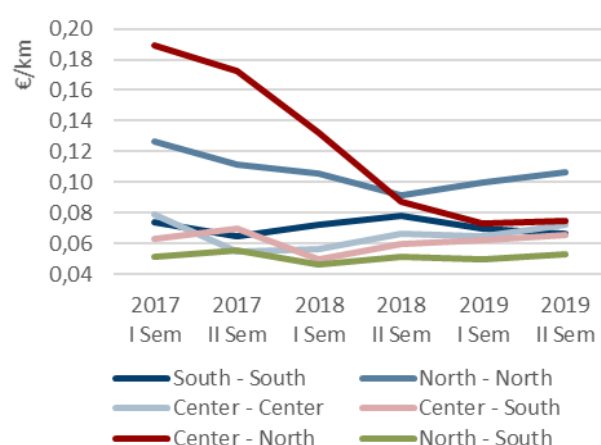
Price index per macroarea route  
excluding airport routes

Source: elaborations on CheckMyBus data



Price index per macroarea route  
airport routes only

Source: elaborations on CheckMyBus data



## Il prezzo delle 10 rotte principali

I prezzi al km per le 10 rotte nazionali più importanti (distinte tra le rotte aeroportuali e non) mostrano particolari interessanti.

Alcune rotte come Milano-Roma, Milano-Napoli, Napoli-Bari e Villa San Giovanni-Roma mantengono le loro posizioni nella top 10. Dal 2019, tuttavia, **4 tra le prime 10 rotte coinvolgono collegamenti tra l'Italia continentale e la Sicilia**, di cui due provengono dal Nord (Bologna-Palermo, Milano-Catania) e due dall'Italia centrale (Roma-Catania, Roma-Palermo). Ciò è probabilmente dovuto al livello anormale dei prezzi aerei e spiega la crescente domanda di viaggi a lunga distanza nonostante gli elevati tempi di percorrenza.

Il prezzo medio per km maggiore si riscontra sulla relazione Centro-Sud Roccaraso-Napoli (112km) con oltre 0,1 € al km. A parte la sua breve distanza, ciò potrebbe essere dovuto al fatto che Roccaraso è una destinazione sciistica con picchi di prezzo durante la stagione invernale. I bassi prezzi costanti tra Napoli-Bari nel corso degli anni, nonostante l'assenza di un collegamento ferroviario diretto, dovrebbero essere dovuti all'esistenza di diversi operatori di autobus sulla stessa tratta.

Un'osservazione interessante è il prezzo al km simile per la relazione Nord-Sud a lunga distanza Milano-Catania (1300 km) e la relazione Nord-Nord a breve distanza Torino-Bergamo (180 km), entrambi senza un'efficace alternativa ferroviaria (ed essendo i prezzi dei voli per Catania cresciuti considerevolmente). **Roma-Napoli e Napoli-Milano hanno un prezzo inferiore alla media per km rispetto alle rispettive macro relazioni. Ciò deriva probabilmente dalla concorrenza esistente sia tra le compagnie di autobus che con la ferrovia ad alta velocità** che porta a prezzi più bassi. La concorrenza tra AV e autobus non può essere data per scontata a causa della differenza nell'esperienza di viaggio e nei prezzi: questo lascia supporre che la domanda non sia completamente soddisfatta dalla rete ferroviaria lungo il corridoio Nord-Centro-Sud. Inoltre, le tecniche di yield management applicate da NTV e Trenitalia hanno indotto probabilmente le compagnie di autolinee a mantenere bassi i prezzi per mantenere la loro quota di mercato.

Tra le prime 10 rotte aeroportuali, quelle con il prezzo più basso per km sono Bergamo-Venezia e Bari-Matera. Eccetto la prima, le relazioni settentrionali (rotte che

## The price of top 10 routes

The prices per km for the 10 most important national routes (distinct between airport routes and not) demonstrates interesting observations. Some routes like Milano-Roma, Milano-Napoli, Napoli-Bari and Villa San Giovanni-Roma retain their positions in top 10. Since 2019, interestingly, **4 among the top 10 routes involve connections between Sicily and mainland Italy** of which two are from the North macro region (Bologna-Palermo, Milano-Catania) and two from Central Italy (Roma-Catania, Roma-Palermo). This is probably due to the abnormal air prices and explains the increasing demand of the long-distance journeys irrespective of the travel times.

The average price per km is the highest for the Center-South relation Roccaraso-Napoli (112km) of more than 0,1€ per km. Apart from its short distance, this could be due to Roccaraso being a skiing destination with price hikes during the winter season. The consistent low prices between Napoli-Bari over the years despite the absence of a direct rail connection should be explained by the existence of various coach operators on the same route.

An interesting observation is the similar price per km for very long-distance North-South relation Milano-Catania (1300km) and short distance North-North relation Torino-Bergamo (180km), both of them not having an effective rail alternative (and flights to Catania being no more cheap). **Roma-Napoli and Napoli-Milano have less than the average price per km compared to their respective macro relations. This stems probably from the existing competition both between bus companies and with the HS rail** leading to lower prices. The competition between HS rail and bus cannot be taken for granted because of the difference in the travel experience and prices: this puts into perspective that the demand is not completely satisfied by the rail network along the North-Center-South corridor. Furthermore, yield management techniques applied by NTV and Trenitalia have induced coach companies to keep prices low to retain their customer base.

Among the top 10 airport routes, the ones with the lowest price per km are Bergamo-Venice and Bari-Matera. Apart from the above mentioned, the northern relations (the routes connecting

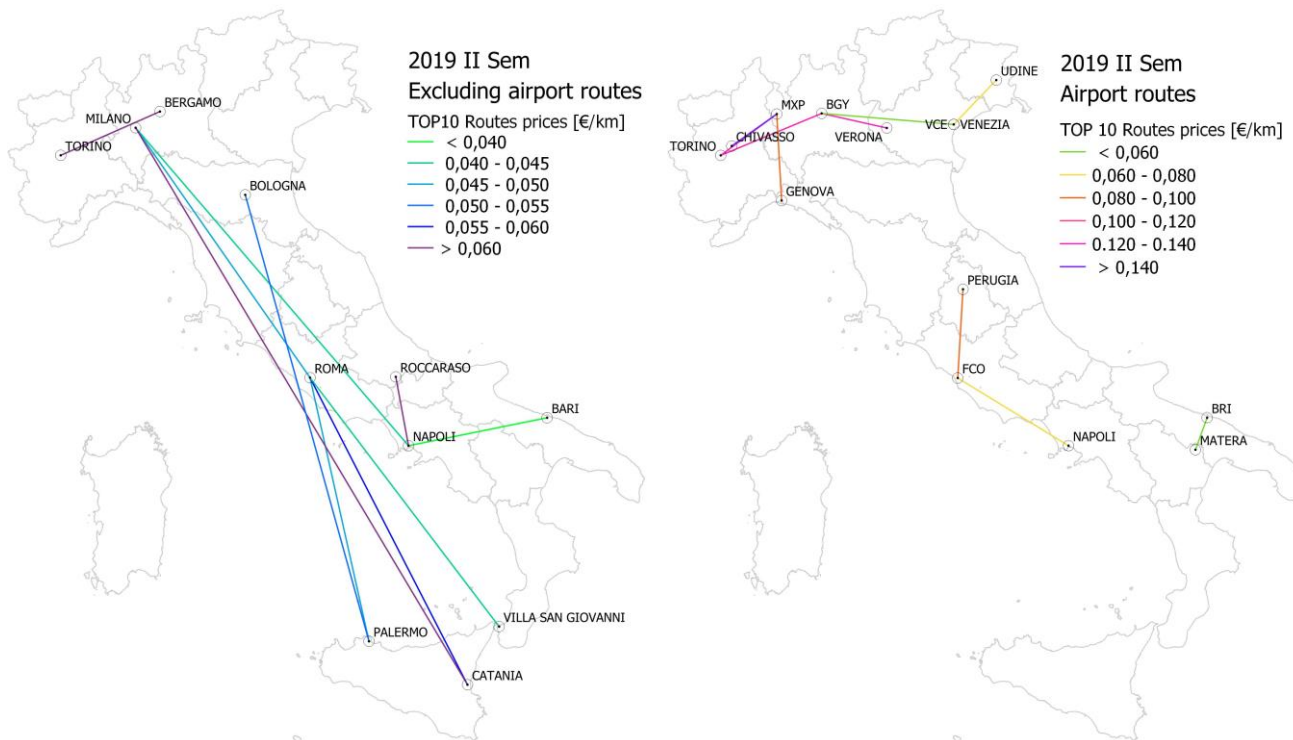


collegano gli aeroporti di Malpensa e Orio al Serio-Bergamo) sono più costose rispetto alle relazioni centro-sud. La rotta aeroportuale più costosa è la più breve, tra Malpensa e Chivasso.

Malpensa and Orio al Serio-Bergamo airports) are costlier relative to the Center and South relations. The most expensive airport route being the shortest one between Malpensa-Chivasso.

### Prices per km of top 10 routes, 2019 II Semester

Source: elaborations on CheckMyBus data



### L'influenza delle principali compagnie

Un altro fattore che influenza il prezzo è la dimensione della compagnia che gestisce il collegamento. Negli ultimi tre anni, si osserva che i primi 5 operatori mantengono un prezzo unitario inferiore alla media sia considerando le diverse classi di distanza che i vari mesi. Il differenziale è stato maggiore nel 2018 rispetto al 2019. Vale la pena notare che la differenza di prezzo unitario per i primi 5 operatori è minimo durante i mesi estivi di luglio e agosto: ciò è dovuto alla forte domanda e all'aumento dei prezzi dovuto al progressivo soddisfacimento della capacità.

Il differenziale fra i prezzi unitari praticati dalle maggiori compagnie rispetto alle più piccole è diminuito nel 2019 rispetto al 2018, invertendo il trend registrato l'anno precedente. In ogni caso, le aziende più piccole mantengono un prezzo medio più elevato. Queste operano spesso su rotte di nicchia e quindi hanno una maggiore leva finanziaria per mantenere prezzi più elevati a causa della domanda consolidata. In alcuni casi,

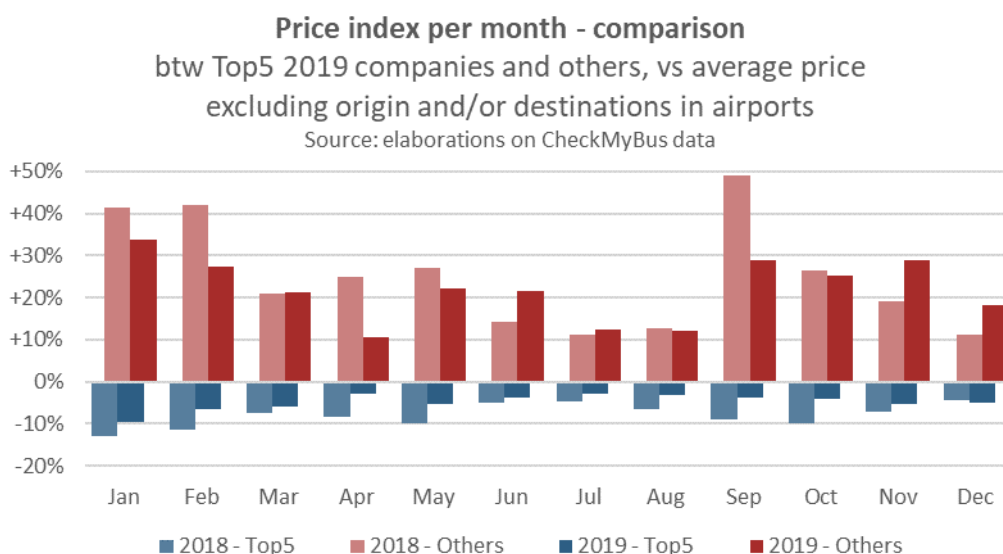
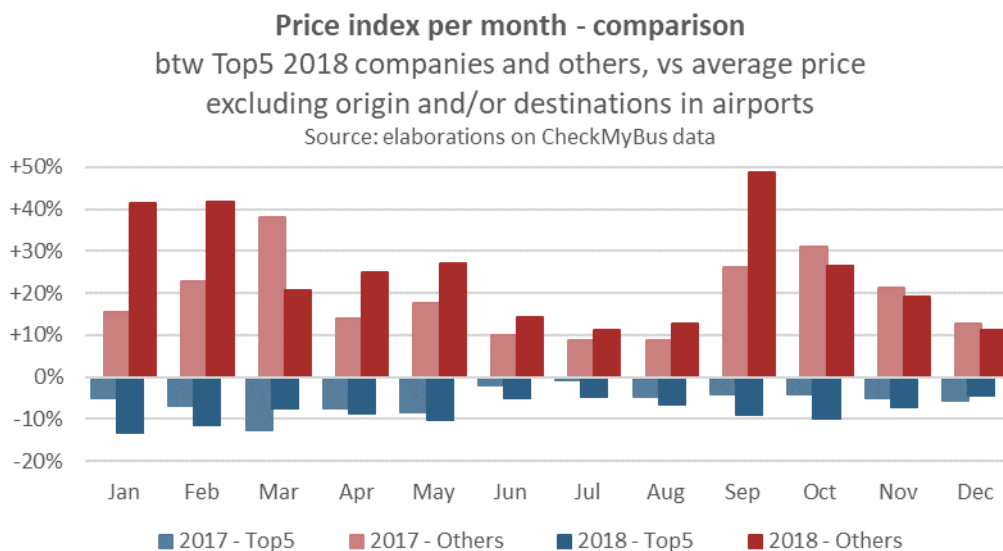
### The contribution of main companies

Another determinant of the price is the size of the company that operates the route. During the last three years, it is observed that the top 5 operators maintains a lower than average unit price. This evaluation is considering both the variation with distance as well as progressive months. The fall was greater for 2018 than 2019. It is worth noting that the fall in the prices for the top 5 companies is the least during the summer months of July and August. This is because of the high demand and the increase in prices due to fulfillment of capacity.

The differential of price between larger and smaller companies saw a contraction in 2019 with respect to 2018, inverting the trend of the previous year. Nevertheless, smaller companies have a higher average price with respect to the top companies. They operate often on niche routes and thus have more leverage to maintain higher prices because of the consolidated

queste rotte riguardano collegamenti da centri minori del Sud verso il Nord. Inoltre, le aziende più piccole probabilmente non dispongono delle risorse per lanciare campagne promozionali né delle capacità gestionali per applicare tecniche di yield management, quindi i prezzi sono relativamente più alti e con poca variabilità.

demand. In some cases, the routes involve connections between minor centers in the South with the North. Also, the smaller companies probably lack the resources to launch promotional campaigns nor the capacity to manage yield management techniques, thus the prices are relatively higher with little variability.



Le elaborazioni presentate in questo documento sono sviluppate a partire dal **database fornito da Checkmybus.it**. In questo rapporto sono state considerate tutte le **ricerche di viaggi degli utenti svolte negli anni 2017, 2018 e 2019**.

Per il 2017 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 e il 2019 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 (per il 2018 e il 2019)
- 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  
Centro: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo<sup>10</sup>

The elaborations presented in this document are developed starting from the **database provided by Checkmybus.it**. In this report are considered all **users’ travel searches carried out in 2017, 2018 and 2019**.

For 2017, 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 and 2019, 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 and 2019)
- 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

<sup>10</sup> 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.

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 italiani<sup>11</sup> al 2013

In questa edizione del report vi sono diverse innovazioni rispetto alle precedenti (eccetto il report Beria P., Tolentino S. (2019). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2018*, elaborato secondo la medesima metodologia).

La disponibilità delle **informazioni relative alla quantità di posti richiesta 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 2017 con gli anni successivi sono applicati dei coefficienti di espansione delle ricerche ai posti richiesti.** Tali coefficienti sono 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 (sono riportati solo quelli relativi 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.

Occorre inoltre menzionare alcune caratteristiche del dato impiegato per l'analisi, che non consentono la piena

Center: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo<sup>12</sup>

South: Molise, Campania, Puglia,

Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna

- Indication of airport route for all those that have origin and / or destination at an airport
- Route classification:  
International: origin or destination outside Italy  
Interregional (or "national", "domestic"): 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 municipalities<sup>13</sup> of 2013

In this edition of the report there are several innovations compared to previous ones (with the exception of the report Beria P., Tolentino S. (2019). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2018*, produced following the same methodology).

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 average weighted price. **In order to maintain the comparability of 2017 with following years, expansion coefficients of searches to seats are applied.** These coefficients are clustered by macro-route (i.e. origin and destination macro-areas), month and standard or airport route or, thus maintaining spatial, temporal and typological variability of the various markets. The coefficients used are those presented in chapter 3 (only the ones relating to non-airport routes are shown).

The airport connections for the last two years' reports have been completely recoded, thus separating them from the reference city: the airports are identified as separate origins and destination in their own right. This allowed us to investigate the sub-market of airport connections (bi-regional) which were previously excluded.

<sup>11</sup> Disponibile a: <https://www.istat.it/it/archivio/157423>

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> Available at: <https://www.istat.it/it/archivio/157423>

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.

Furthermore, 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.



**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 2017 al 2019.** 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. Le rotte aeroportuali sono trattate separatamente date le loro caratteristiche differenti dalle normali rotte interregionali.

Mentre nel 2018 si è visto un calo dei prezzi rispetto al 2017, il 2019 ha mostrato un leggero abbassamento dei prezzi solo per il primo semestre e una lieve risalita nel secondo. Le rotte aeroportuali hanno osservato un consistente calo dei prezzi in questi 3 anni, contrapposto ad una leggera risalita nei mesi autunnali e invernali del 2019; in ogni caso, ormai oltre i 200 km queste rotte mostrano andamenti simili alle normali interregionali. Sintetizzando tutti i nostri risultati, per il mercato degli autobus a lunga percorrenza possono essere fatte le seguenti considerazioni.

### ***Profilo del mercato e dell'utenza***

- ✓ L'interesse per il mercato degli autobus a lunga percorrenza si è evoluto in termini di numero di coppie origine-destinazione ricercate (aumento del 32% rispetto al 2018). Mentre il 2018 ha visto un calo del numero medio di posti prenotati per ricerca rispetto al 2017, il 2019 ha visto un aumento che ha invertito il trend.
- ✓ Gli ultimi tre anni di monitoraggio rivelano una percentuale più elevata di utenti di sesso femminile (55%) rispetto al 45% di utenti di sesso maschile. È stato inoltre osservato un consistente calo degli utenti dai 18 ai 24 anni. Per contro, si espande la quota di ricerche del gruppo di utenti (25-44 anni) che hanno generalmente una maggiore disponibilità a pagare, confermando che non è più un "mercato a basso costo" per le giovani generazioni, ma

**This seventh edition of the report prepared in collaboration with CheckMyBus.it digs into understanding the evolving nature of long-distance coach market in Italy in the last three years (2017-2019).** Various analyses have been presented profiling the user base, studying the developmental strategy of the market based on macro area relations, comparing annual/seasonal trends of prices, regional OD share and the most requested routes. Airport routes have been treated separately because of their diverse market behavior than normal interregional routes. Compilation of three years of data into a structured database has made it possible to understand important aspects of the market and its dynamism.

While the year 2018 had seen a lowering of the prices with respect to 2017, 2019 observed a slight lowering of prices just for the first semester and a slight increasing in the second. While airport routes have been observing a consistent fall in prices over these 3 years, these saw a slight increase of unit price in the second semester of 2019 in the autumn and winter months. This behavior of airport routes has been limited to short-haul routes, as over 200 km it shows similar properties as normal interregional routes.

Synthesizing all our findings, the following are the main results that can be drawn for the coach market.

### ***Market and users' profile***

- ✓ The interest in the long-distance coach market has evolved in terms of the number of origin-destination pairs searched (32% increase with respect 2018). While 2018 saw a decline in the average number of seats booked per search relative to 2017, 2019 saw an increase that reverted the trend.
- ✓ The past three years of monitoring reveals a higher percentage of female users (55%) as compared to 45% of male users. A consistent drop in users from 18-24 years of age has been observed. Conversely, the quota of research made by the user group 25-44 years, who have generally more willingness to pay, is increasing, validating



rappresenta anche una competizione per il trasporto ferroviario.

### ***Caratteristiche e geografia dei collegamenti***

- ✓ La distanza tra le coppie origine-destinazione ricercate vede una progressiva omogeneizzazione nei vari intervalli di lunghezza del viaggio, con il notevole aumento sui viaggi molto lunghi (> 1.000 km) mentre quelli medio-lunghi subiscono una leggera contrazione relativa.
- ✓ I collegamenti con gli aeroporti sono ancora dominati da viaggi tra i 200-400 km, ma negli ultimi anni si è verificato un progressivo allungamento dei viaggi verso gli aeroporti, portando la quota di rotte più brevi di 400 km dal 64% nel 2017 al 43% in 2019. Un'osservazione interessante è un aumento della quota di mercato di circa il 6% per distanze superiori a 1000 km, anche se non è possibile sapere se il motivo del viaggio sia effettivamente prendere un volo.
- ✓ Le prime 10 rotte, escluse quelle che coinvolgono gli aeroporti, comprendono 3 relazioni da Nord a Sud, 3 relazioni da Centro a Sud e 2 internamente al Sud. Le connessioni più cercate sono tra Sicilia e Lazio e rappresentano circa il 5% del totale nazionale dei viaggi cercati.
- ✓ Le rotte aeroportuali si concentrano principalmente sui due principali sistemi aeroportuali (Milano / Bergamo e Roma). La O-D regionale Piemonte-Lombardia costituisce uno straordinario 21% delle rotte totali cercate. La Puglia-Basilicata mostra un contributo di oltre il 5% presumibilmente dovuto ai turisti che visitano Matera utilizzando l'aeroporto di Bari.
- ✓ Per quanto riguarda le destinazioni nazionali nel 2019, le prime 5 hanno mantenuto le loro posizioni rispetto al 2017. Sono indiscutibilmente Roma, Milano, Napoli, Torino e Bologna. Catania ha guadagnato 3 posizioni e Palermo è cresciuta di ben 34 posizioni. L'aeroporto di Bergamo ha superato Malpensa di 2 posizioni.
- ✓ Considerando le rotte internazionali, Milano, Roma e Torino sono in testa alla classifica. Gli aeroporti di Bergamo e Fiumicino mostrano la maggiore popolarità tra gli utenti internazionali.

thus that it is no more a "low-cost market" for the younger generations but also poses as a competition to rail transport.

### ***Characteristics and geography of connections***

- ✓ The distance between searched origin-destination pairs sees a progressive homogenization in the various travel length ranges, with the considerable increase for very long journeys (>1.000 km) while the medium-long ones suffer a relative slight contraction.
- ✓ The connections with airports are still dominated by trips between 200-400 km, but in the last years a progressive lengthening of trips towards airports has taken place, bringing the share of routes shorter than 400 km from 64% in 2017 to 43% in 2019. An interesting observation is a rise in the market share of about 6% for distances greater than 1000 km, though not possible to know if the reason of the travel is actually taking a flight.
- ✓ The top 10 routes excluding the ones involving airports incorporate 3 relations from the North to the South, 3 relations from Centre to the South and 2 internally in the South. The most searched routes are between Sicily and Lazio constituting about 5% of the national total of searched travels.
- ✓ The airport routes mainly concentrate on the two main airport systems (Milan/Bergamo and Rome). The regional O-D Piemonte-Lombardy constitutes an extraordinary 21% of the total searched routes. Puglia-Basilicata shows a contribution of more than 5% presumably due to tourists visiting Matera and using Bari airport.
- ✓ Regarding national destinations in 2019, the top 5 have held onto their positions with respect to 2017. These are undisputedly Rome, Milan, Naples, Torino and Bologna. Catania has jumped to 3 places and Palermo by a remarkable 34 places. This validates the high rank of Sicily in the regional O-D share distribution. Bergamo has superseded Malpensa by 2 spots.
- ✓ Considering international routes, Milan, Rome and Torino lead the table. Bergamo and Fiumicino airports showing the most popularity among international users.

## ***I prezzi***

- ✓ Un'ulteriore discesa dell'indice dei prezzi già osservata nel 2018, è evidente nel primo semestre del 2019. Nel secondo semestre, invece, c'è stato un leggero aumento (2,3%) evidente soprattutto nei mesi autunnali. Il prezzo medio annuo ponderato per km per le rotte interregionali (non aeroportuali) è quindi stabile, rimanendo 0,058 €/km anche nel 2019.
- ✓ I picchi stagionali sono osservati 3 volte nell'arco dell'anno, collegati alle vacanze estive, invernali e pasquali. Di conseguenza, i prezzi medi del secondo semestre sono sempre più alti rispetto al primo semestre dello stesso anno. Queste variazioni non sono evidenti considerando solo le rotte aeroportuali.
- ✓ L'indice dei prezzi ha una tendenza decrescente con l'aumento della distanza da percorrere. Il livello è generalmente stabile nella fascia 600-1000 km, oltre la quale si registra un aumento molto leggero ma costante negli anni per i percorsi > 1000 km. Il prezzo delle rotte aeroportuali diventa simile alle rotte interregionali per distanze superiori a 200 km.
- ✓ Confrontando le coppie di anni 2017-2018 e 2018-2019 per le rotte interregionali non aeroportuali, l'indice dei prezzi nell'ultimo anno ha visto invertire la tendenza al calo delle relazioni Sud-Sud e Nord-Sud, sebbene gli aumenti siano molto lievi. Per le rotte aeroportuali, è stato osservato un forte calo per la relazione Centro-Nord dal 2017 al 2018: ciò ha contribuito a ridurre l'indice dei prezzi medi complessivi per il 2018. Il 2019 ha visto un'ulteriore diminuzione dei prezzi per raggiungere una stabilità nella seconda metà dell'anno.
- ✓ Roma-Napoli e Napoli-Milano hanno un prezzo unitario inferiore rispetto alle rispettive macro relazioni. Ciò suggerisce che la concorrenza sia interna che con la ferrovia ad alta velocità stia portando a prezzi bassi, rivolti ad una domanda di trasporto non completamente soddisfatta dalla rete ferroviaria lungo il corridoio nord-centro-sud.
- ✓ Durante questi tre anni di monitoraggio, si osserva come i 5 operatori maggiori mantengano un prezzo unitario inferiore alla media. Le aziende più piccole hanno generalmente un prezzo medio più elevato rispetto agli operatori più grandi poiché offrono rotte di nicchia e possono contare su una clientela stabile, inoltre hanno meno possibilità di fare economie di scala. Infine, le aziende più grandi

## ***The prices***

- ✓ While the fall of the price index continued since 2018 in the first semester of 2019, the second semester saw a slight increase (2,3%) evident mainly in the autumn months. The yearly average weighted price per km for interregional (non-airport) routes is then stable, remaining 0,058 €/km even in 2019.
- ✓ Seasonal peaks are observed 3 times over the year span linking it to the summer, winter and Easter holidays. Consequently, the second-semester average prices are always higher than in the first semester of the same year. These variations are not evident considering airport routes only.
- ✓ The price index has a decreasing trend with the increase in travel distance. The level is generally stable from 600-1000 km after which there is a very slight but consistent over years increase for routes >1000 km. The price of the airport routes becomes like the interregional routes for distances greater than 200 km,
- ✓ Comparing 2017-2018 and 2018-2019 trends, for non-airport interregional routes, the price index has seen a reverse trend of increase in South-South and North-South relations though they are very slight. For airport routes, a sharp drop was observed in the Centre-North relation from 2017 to 2018: this assisted in reducing the overall average price index for 2018. 2019 saw further decrease in price to reach stability at the end of the year.
- ✓ Rome-Naples and Naples-Milan have lesser than the average price per km compared to their respective macro relations. This suggests that competition both internal and with the HS rail is leading to low prices, with the presence of a demand that is not completely satisfied by the rail network along the North-Center-South corridor.
- ✓ During these three years of monitoring, it is observed that the 5 bigger operator maintains a lower than average unit price. Smaller companies generally have a higher average price relative to the bigger companies because of the niche routes that they offer taking advantage of captive demand; also they cannot make significant economies of scale. Finally, the top companies have the resources to increase

hanno le risorse per aumentare i propri ricavi lanciando campagne promozionali e applicando altre tecniche di marketing; questo non è generalmente il caso delle aziende più piccole.

### **Conclusioni**

Il pluriennale monitoraggio realizzato in collaborazione con la piattaforma Checkmybys.it ha 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 innalzamento del prezzo medio.

Nel 2019 il mercato è rimasto dinamico, soprattutto nel meridione: si è fatta sentire l'estensione verso il Sud della concorrenza dei nuovi operatori, che ha man mano interessato tutte le regioni fino alla Sicilia. La risposta degli operatori storici, maggiormente radicati nel mercato locale, è stata di espansione a loro volta, innescando un meccanismo di alimentazione della domanda che ha portato un notevole incremento di richieste di viaggi dal Sud verso il Centro e il Nord, a cui dovrebbe però aver contribuito anche l'anormale livello dei prezzi dei voli.

Il prezzo unitario medio del comparto autobus a lunga percorrenza è rimasto complessivamente stabile, ma con andamenti differenti nei vari mercati: tende infatti a colmarsi il divario di prezzo unitario fra le rotte interne al Nord e al Centro, con un prezzo in calo, e quelle al Sud, il cui prezzo risulta in risalita a fine 2019.

Le previsioni per il mercato delle autolinee avrebbero suggerito un 2020 altrettanto dinamico. Si profila infatti nel 2020 il consolidamento delle operazioni in Italia di BlaBlaBus e l'ingresso di Itabus. Purtroppo tutto ciò è reso imprevedibile (e oggettivamente a rischio) dalla crisi continentale legata all'epidemia di COVID-19.

their revenues by launching promotional campaigns and apply other marketing techniques which is not the case for smaller companies.

### **Conclusions**

The multi-year monitoring carried out in collaboration with the Checkmybys.it platform has shown that liberalization has not translated into a mere price competition: the effect is more varied and in some way's cyclical. The entry into the market by new companies passes through a phase of launching services with strong commercial competition on the side of prices but also of innovation (of services, customer experience, business organization models), which follows a phase of consolidation with the consequent rise in the average price.

In 2019, the market remained dynamic, especially in the South: the extension of competition borne by new operators to the South made its way, gradually affecting all regions up to Sicily. The response of the existing operators, more deeply rooted in the local market, was in turn expansion, triggering a stimulation of the demand that led to a significant increase in travel requests from the South to the Centre and the North. It is also a consequence of the abnormal prices of airlines. The average unit price of the long-distance bus segment remained overall stable, but with different trends in the various markets: in fact, the unit price gap tends to be bridged between the internal routes in the North and the Centre, with a falling price, and those in the South, whose price has risen at the end of 2019.

The forecasts for the bus market would have suggested an equally dynamic 2020. In fact, in 2020 the consolidation of the operations in Italy of BlaBlaBus and the establishment of the new company Itabus. However, all of this, has been made unforeseeable (and probably also unlikely) by the continental crisis due to the COVID-19 epidemic.