



POLITECNICO  
MILANO 1863

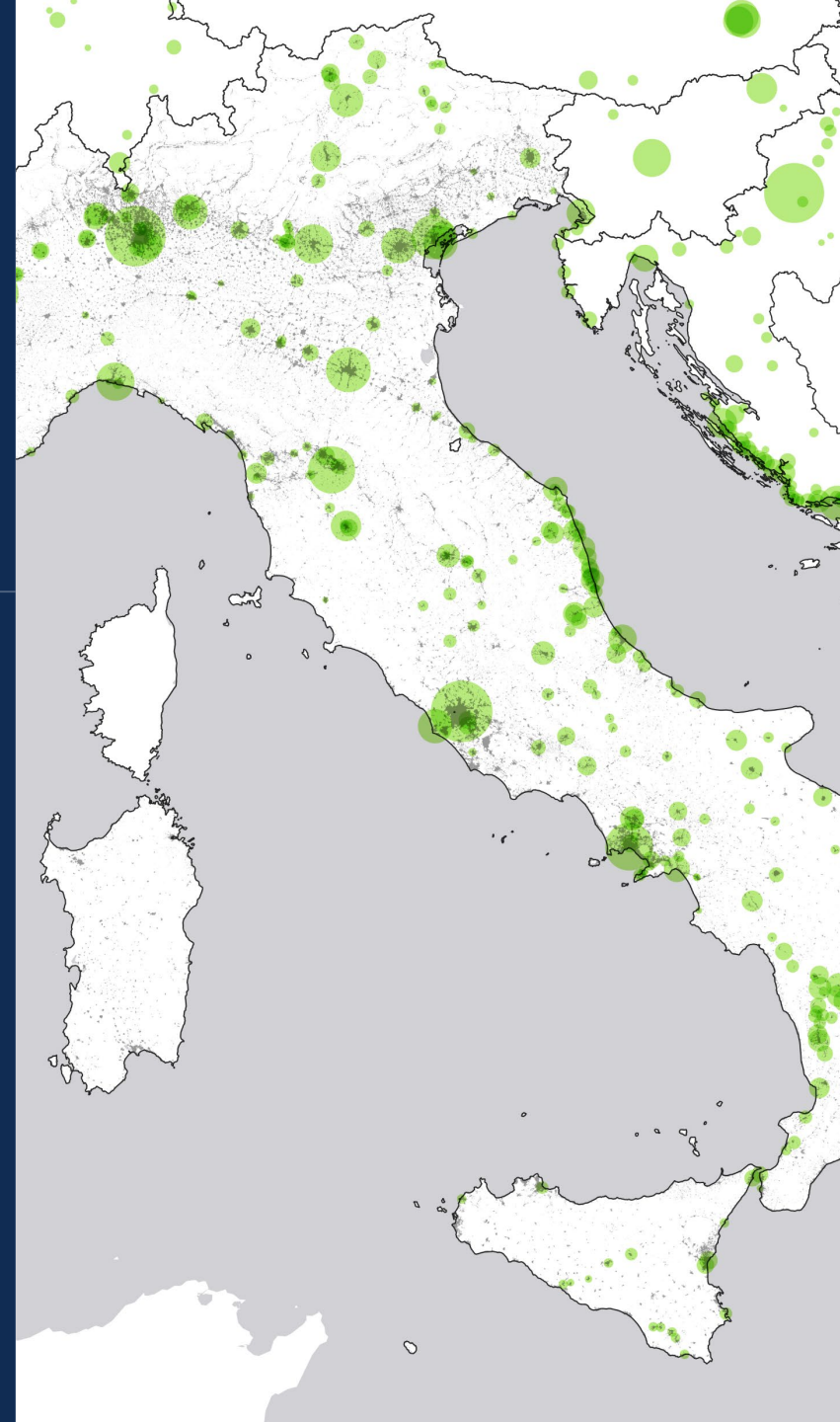
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
E STUDI URBANI

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

# Il mercato di lunga percorrenza in Italia nel decennio post- liberalizzazione (2014-2024)

Paolo BERIA, Federico DE ANGELIS, Tommaso GRITTINI

Roma, 11/06/2025



# Indice

- 01 Il mercato autobus
- 02 Rete e copertura territoriale
- 03 Prezzi
- 04 Qualità, sostenibilità e sicurezza
- 05 Indicatori finanziari
- 06 Conclusioni

**01**

# **Il mercato autobus**

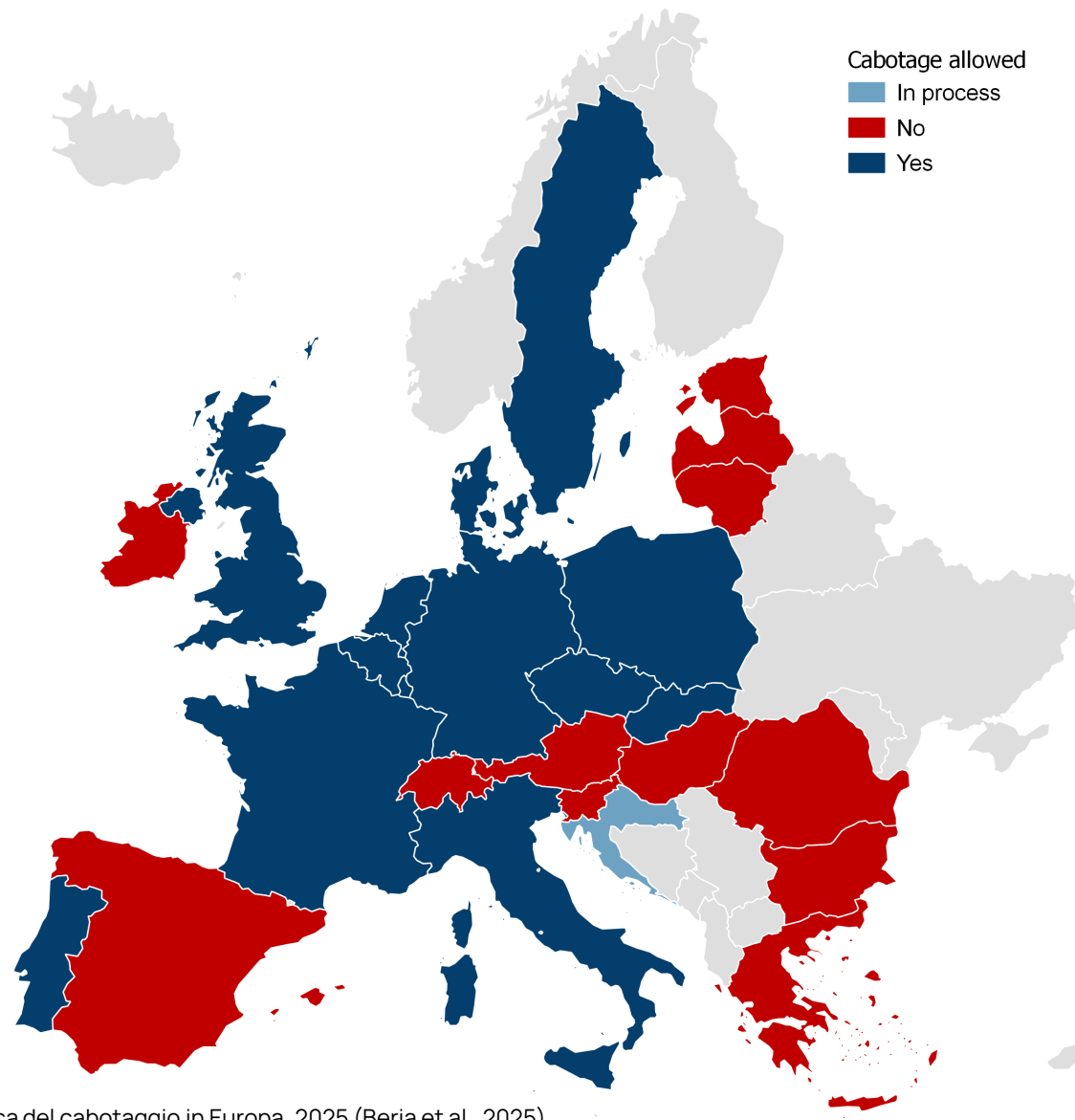
## 01 Il mercato autobus

# La situazione europea

Dal 2011, il trasporto **internazionale** con autobus è interamente liberalizzato.

I mercati **domestici** sono quasi tutti altrettanto aperti, in particolare dal 2013 in poi (**Italia dal 2014**), secondo diverse definizioni di «lunga percorrenza», generalmente basate su soglie minime di distanza (es. 100km)

Ad oggi, sono pochi i «grandi assenti», in particolare la **Spagna**, che rappresenta il principale mercato ancora non liberalizzato.



Panoramica del cabotaggio in Europa, 2025 (Beria et al., 2025)

**01 Il mercato autobus**

# Quali effetti?

## Ma che effetti hanno avuto 10 anni di liberalizzazione?

- Per i passeggeri
  - *La liberalizzazione ha escluso utenti?*
  - *I prezzi sono cresciuti o calati?*
- Per il territorio
  - *La liberalizzazione ha marginalizzato parti del paese, concentrandosi sui mercati principali?*
- Per le aziende
  - *La liberalizzazione ha spazzato via le aziende storiche?*
  - *Si sono creati dei monopoli/oligopoli?*
  - *Il trasporto ferroviario ne ha risentito?*

## 01 Il mercato autobus

# A cosa serve il bus LP? (in Italia)

Non c'è un unico modello di riferimento per il mercato autobus.

- a. **sostituto della ferrovia**, dove la ferrovia non è efficace o non esiste → linee anche a bassa frequenza, capillari, limitate ad alcune aree del paese, ma (in Italia) **non contribuite**.
- b. Il **modello intercity** → servizi più o meno frequenti tra città, anche in concorrenza con la ferrovia.
  - i. **modello low-cost** concorrenza sul prezzo con la ferrovia vs **luxury**.
  - ii. **Point to point** o **modello di rete**.
- c. Autobus **notturni**, su distanza molto lunghe
- d. **Connessioni aeroportuali**, su distanze medie.



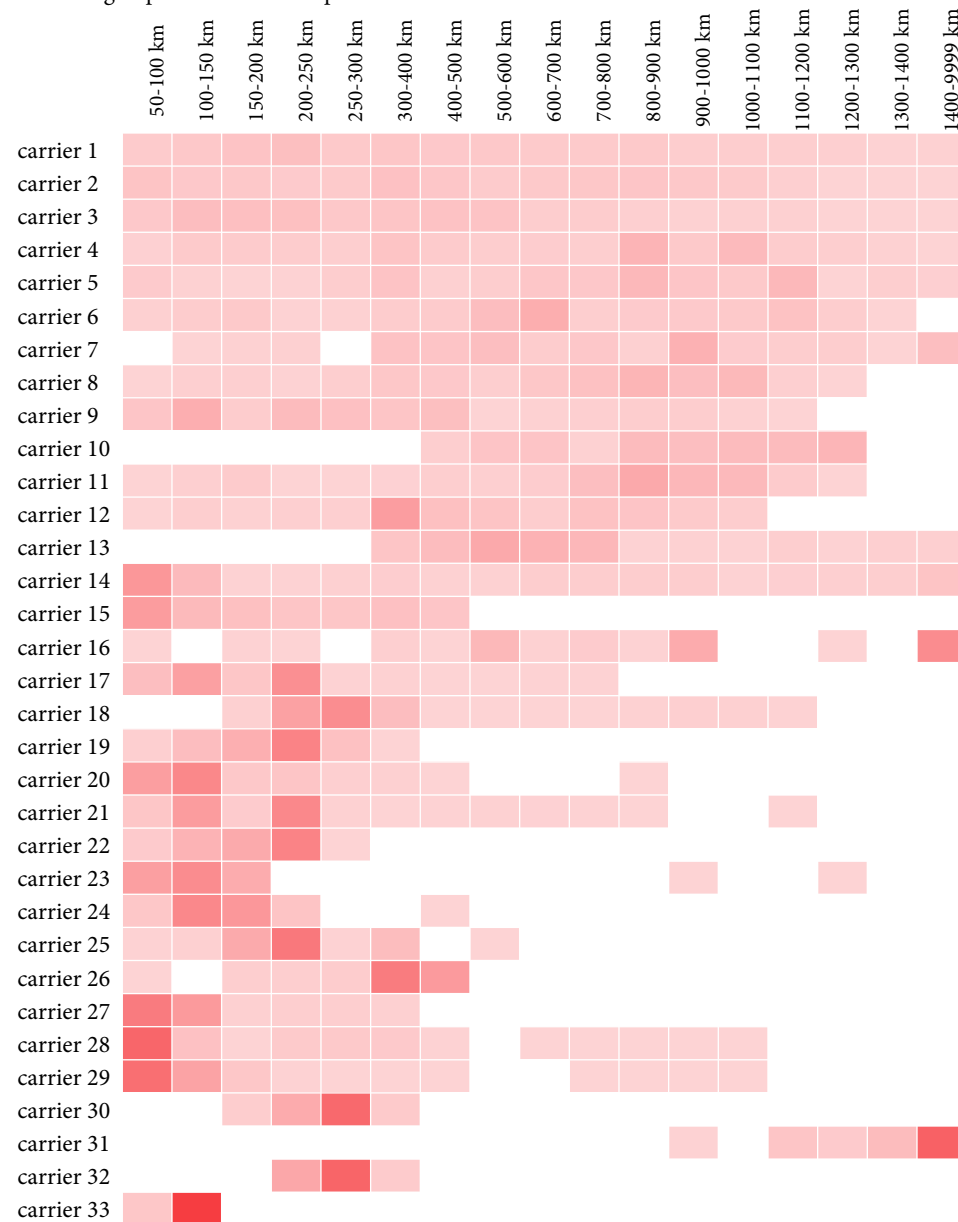
## 01 Il mercato autobus

# Le imprese italiane

- Le imprese presenti sul mercato a lunga percorrenza sono nell'ordine del centinaio, buona parte delle quali proviene dall'epoca pre-liberalizzazione.
- Le imprese storiche sono in alcuni casi presenti anche nel trasporto pubblico locale.
- Dimensioni differenti (imprese con copertura nazionale e internazionale vs. imprese su poche linee) → **non c'è un modello unico di impresa autobus.**
- Nessun contributo pubblico per l'effettuazione di servizi nazionali e internazionali.

### Distance specialisation of the top-Italian companies, ordered by concentration, year 2024

Excluding airport and PSO companies

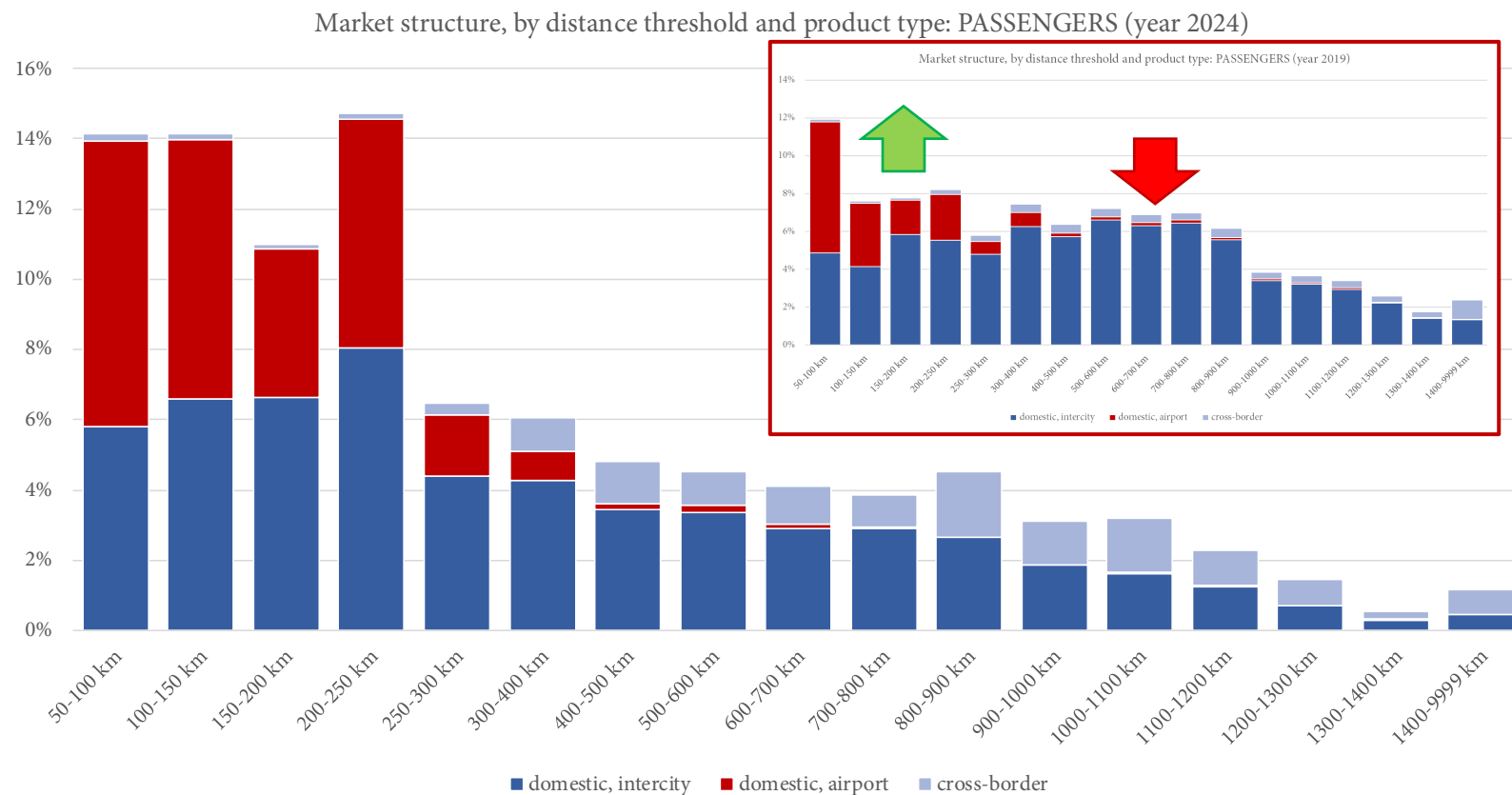


## 01 Il mercato autobus

# Il mercato italiano per tipo di prodotto

## Passeggeri

- Distanza «vocazionale» del bus per quantità di passeggeri: **100-250 km**
- ...ma in Italia, diversamente da altri paesi, permane una **quota importante di lunghissima percorrenza**.
- Grande aumento dei passeggeri aeroportuali, soprattutto su distanze medie.
- Traffico internazionale maggioritario oltre gli 800km

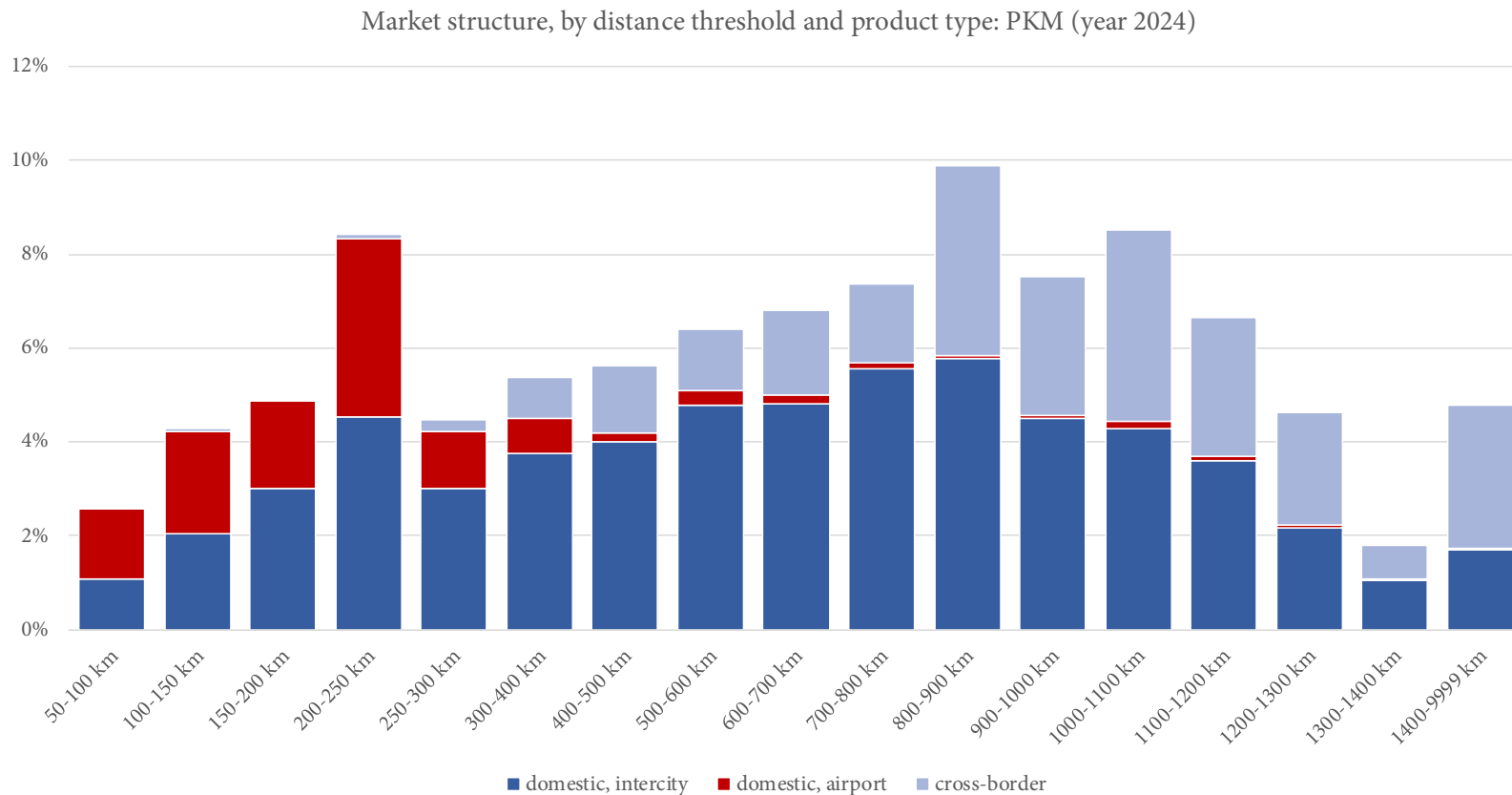


## 01 Il mercato autobus

# Il mercato italiano per tipo di prodotto

## Passeggeri·km

- In termini di **percorrenze dei passeggeri**, però, il mercato è più distribuito nelle diverse fasce di distanza, con la maggior parte delle percorrenze tra i 500 e i 1200km.



**02**

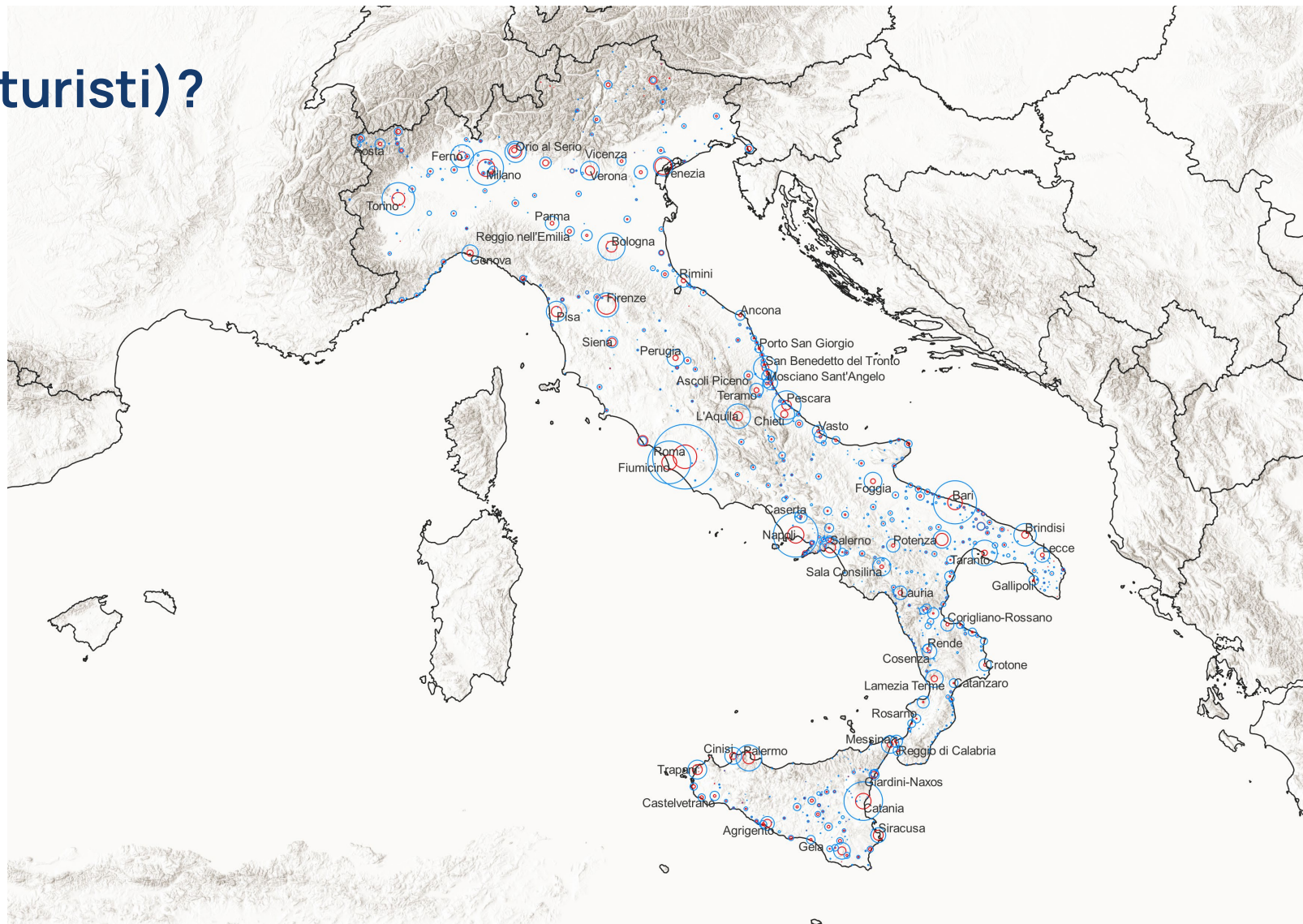
## **Rete e copertura territoriale**

## 02 Rete e copertura territoriale

## Dove vanno gli italiani (e i turisti)?

- I viaggi degli italiani sono distribuiti su tutta la penisola.
- Prevalenza di **città e capoluoghi a nord**, più **diffuso verso località molto piccole a sud e zona adriatica**.
- Stranieri (acquisti su domini non-IT) concentrati nelle città.

*Dati basati su prenotazioni reali su Checkmybus.com, tutti gli operatori*



- Viaggi Italia-Italia di italiani
- Viaggi Italia-Italia di stranieri

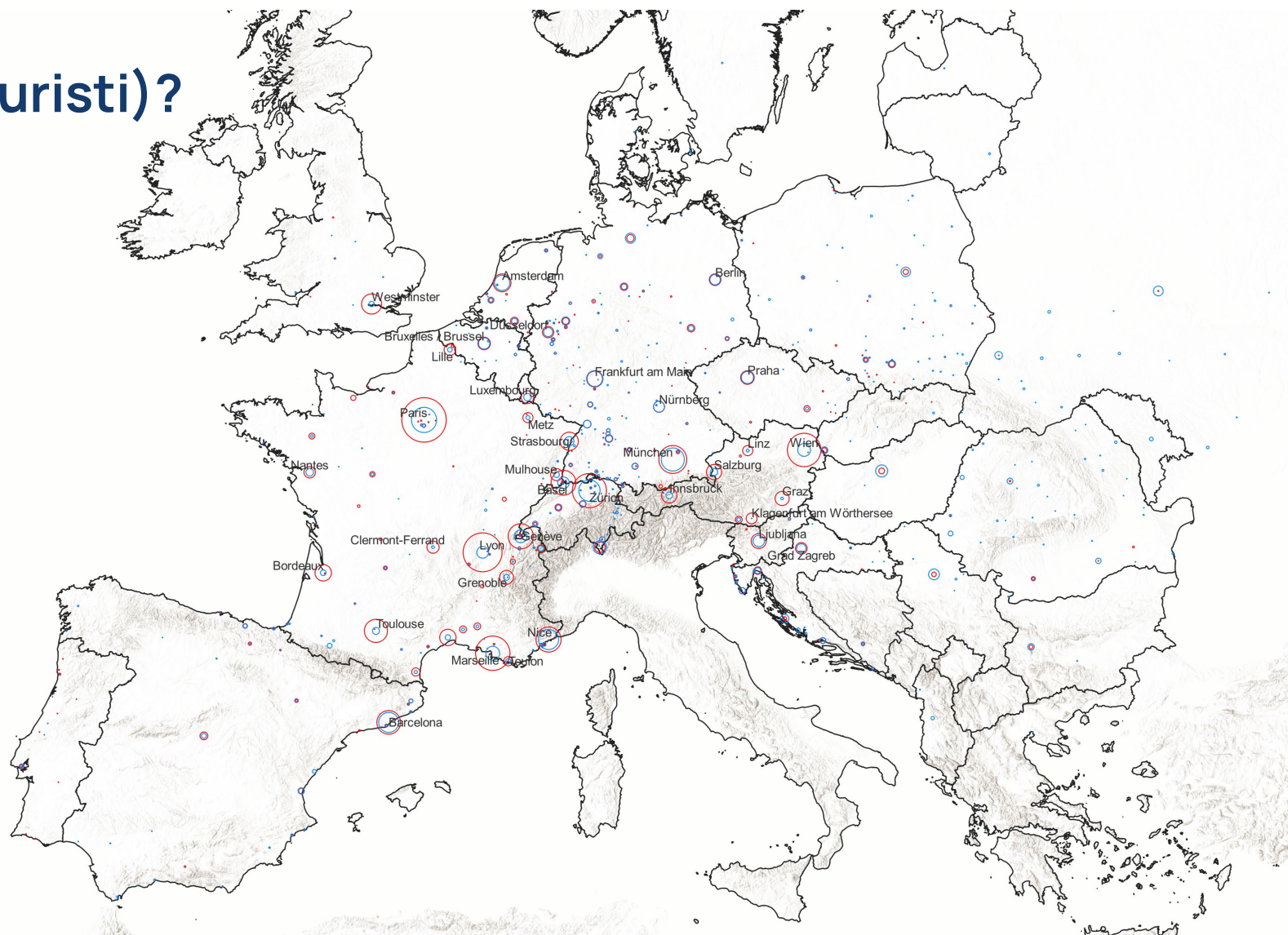
Elaborazioni su: Beria (2025, forthcoming) su dati Checkmybus.com, viaggi 2024

## 02 Rete e copertura territoriale

# Dove vanno gli italiani (e i turisti)?

- Verso l'estero, il peso dei non-italiani è nettamente maggiore (con l'esclusione dell'est e della Germania → **autobus strumento per il turismo**)
- ...ma anche **dove il treno è poco efficace** (Lione pre-riapertura, Nizza/Marsiglia, sud Germania, Slovenia)

*Dati basati su prenotazioni reali su Checkmybus.com, tutti gli operatori*



- Viaggi Italia-Europa di italiani
- Viaggi Italia-Europa di stranieri

Elaborazioni su: Beria (2025, forthcoming) su dati Checkmybus.com, viaggi 2024

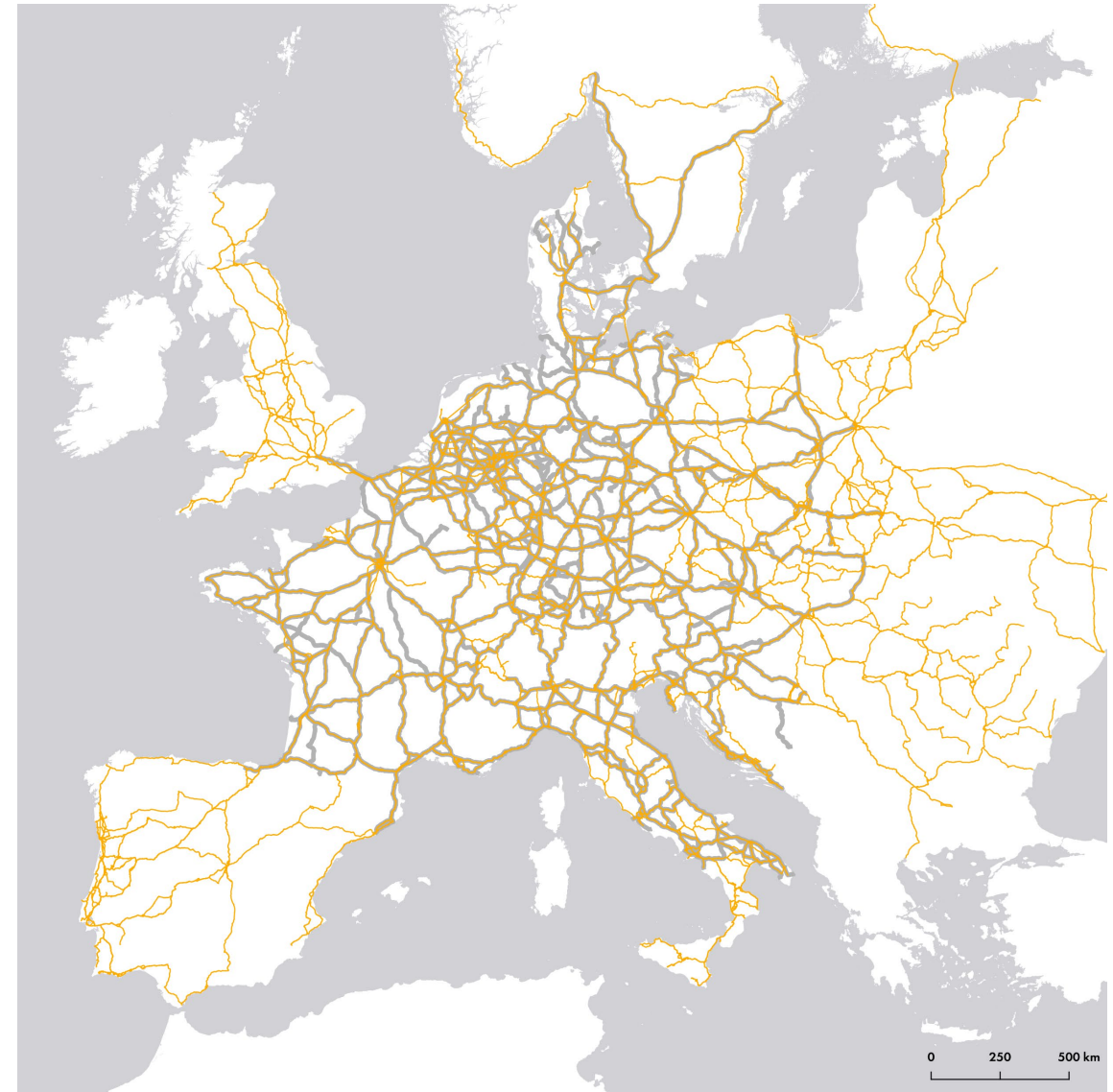
## 02 Rete e copertura territoriale

# La rete Flixbus

## Evoluzione 2017-2025

La rete Flixbus copre ormai buona quasi tutto il continente, con notevoli livelli di capillarità.

- Tra il 2017 (primi anni di liberalizzazione) e il 2025, **la rete si è estesa** grazie a numerose acquisizioni in UK, Spagna (internazionali), Portogallo e Est Europa.
- Molto **limitate le chiusure di linee** nella fase di consolidamento, principalmente in Germania e Francia.



Rete Flixbus giugno 2017 (grigio) e giugno 2025 (arancio). Nostre elaborazioni su GTFS

## 02 Rete e copertura territoriale

# La rete Flixbus

## Evoluzione 2017-2025

La rete Flixbus copre ormai buona quasi tutto il continente, con notevoli livelli di capillarità.

- Tra il 2017 (primi anni di liberalizzazione) e il 2025, **la rete si è estesa** grazie a numerose acquisizioni in UK, Spagna (internazionali), Portogallo e Est Europa.
- Molto **limitate le chiusure di linee** nella fase di consolidamento, principalmente in Germania e Francia.
- In Italia è stata completata la maglia nel Centro-Nord (es. Grosseto, Pordenone) e si è **completata la copertura di Calabria e Sicilia**.



Rete Flixbus giugno 2017 (grigio) e giugno 2025 (arancio). Nostre elaborazioni su GTFS

## 02 Rete e copertura territoriale

# La rete Flixbus

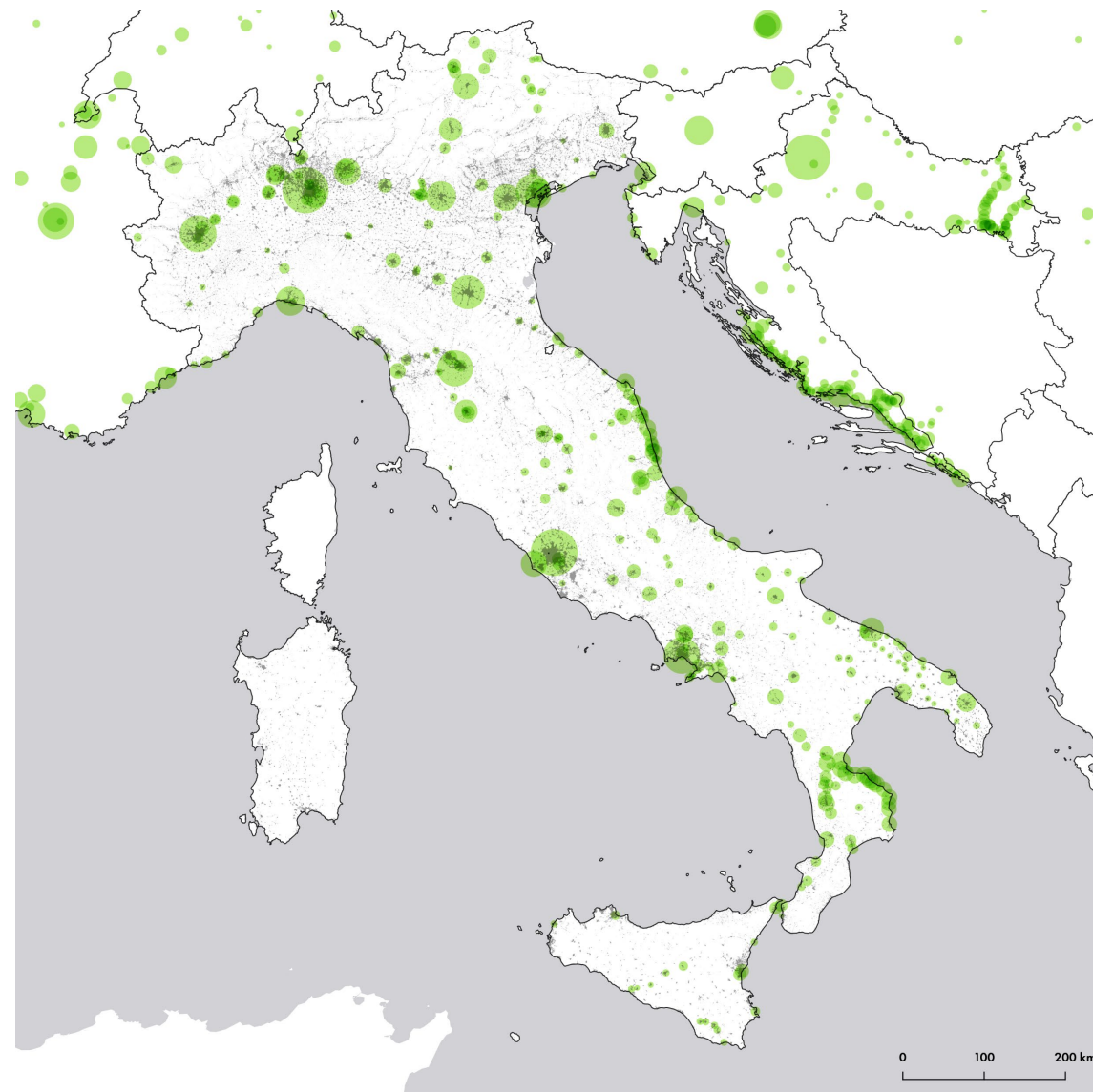
## Copertura territoriale

In Italia si possono vedere molto bene i due «tipi» di linea:

- **Linee intercity**, tra centri principali, prevalentemente al Nord. Si tratta di **collegamenti quasi del tutto assenti prima del 2014**, attivati da Flixbus anche in concorrenza con la ferrovia.
- **Linee «capillari»**, che sostituiscono ferrovie poco efficaci (Calabria-Nord, Ancona/Pescara-Roma), garantendo però un'**elevatissima capillarità nei territori di origine**.

Mentre a Nord vi sono molti territori (e dunque abitanti) non serviti – perché c'è la ferrovia – **a Sud praticamente tutte le aree urbanizzate sono servite dai bus!**\*

\*si noti che Flixbus non esaurisce l'offerta complessiva di autobus, essendovi molte altre imprese indipendenti presenti, in particolare a Sud. Es. Basilicata, Sicilia.



Rete Flixbus a giugno 2025. Nostre elaborazioni su GTFS

## 02 Rete e copertura territoriale

# La rete Flixbus

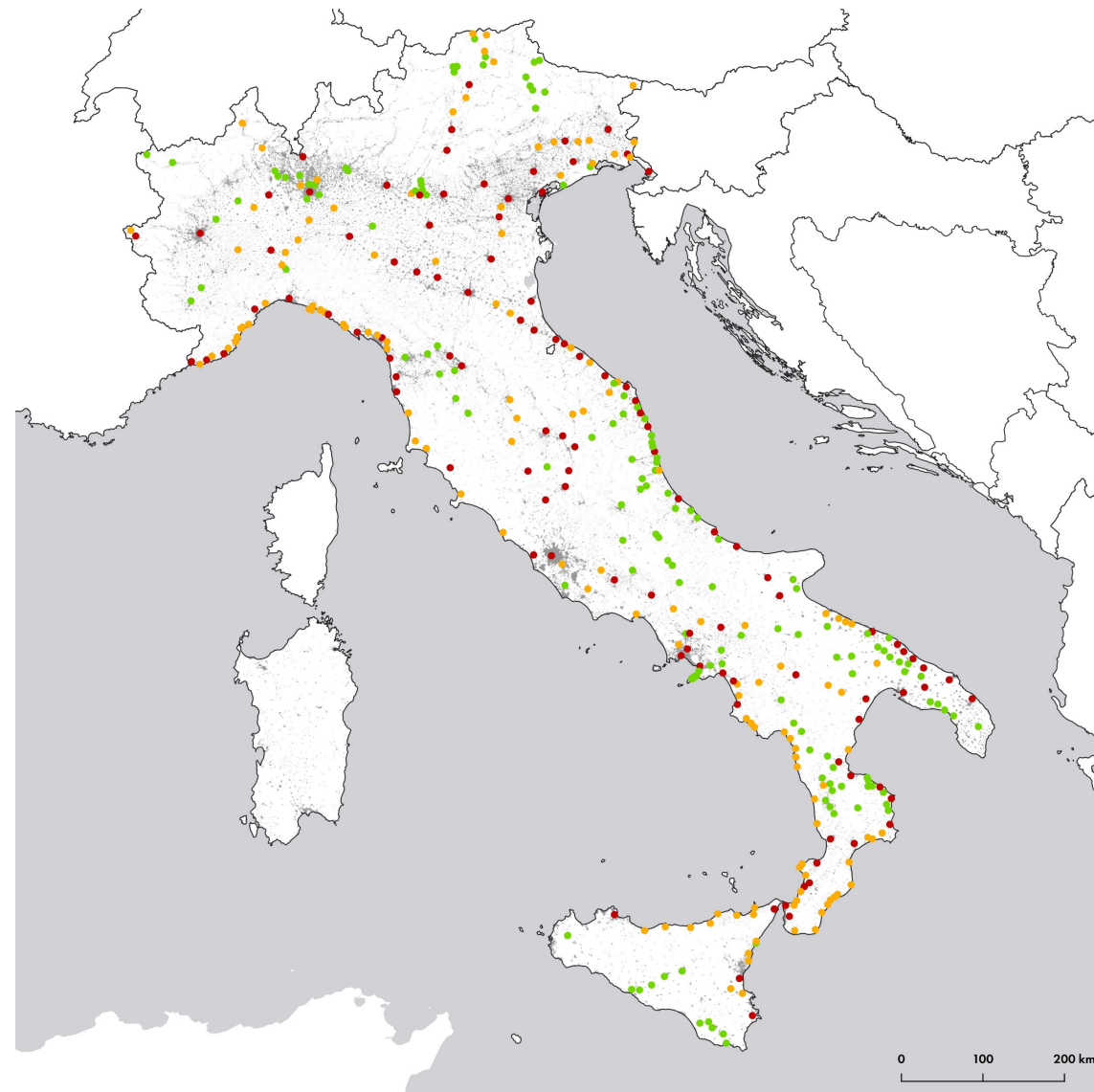
## Bus: alternativa o complemento al treno?

Abbiamo confrontato l'offerta dei **treni a lunga percorrenza** con i **bus della sola Flixbus** (in mancanza di orari completi delle altre imprese).

La mappa rappresenta

- i comuni in cui c'è solo il treno
- i comuni in cui c'è sia il treno che il bus
- i **comuni dove gli unici collegamenti di lunga percorrenza sono garantiti da Flixbus**

Come si vede, sono molte le aree del paese prive di ferrovie a lunga percorrenza, in cui è il bus a supplire (es. Dolomiti, Basso Piemonte, Siena, Appennino centrale, Puglia interna, Calabria interna, Sud Sicilia).



02 Rete e copertura territoriale

La rete Flixbus

Bus: alternativa o complemento al treno?

Abbiamo confrontato l'offerta dei **treni a lunga percorrenza** con i **bus della sola Flixbus** (in mancanza di orari completi delle altre imprese).

|                                                                                              | Popolazione totale | quota servita da Flixbus | quota servita da treni LLPP |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------------|-----------------------------|
| ITALIA DI MEZZO                                                                              | 36.314.158         | 22,2%                    | 21,0%                       |
| 2.1.1.1 - Continuum urbano-rurale di montagna/collina interna scarsamente popolato           | 4.121.964          | 2,0%                     | 1,9%                        |
| 2.1.1.2 - Continuum urbano-rurale di montagna/collina interna a media densità di popolazione | 5.833.352          | 11,4%                    | 7,7%                        |
| 2.1.2.1 - Continuum urbano-rurale litoraneo e/o di pianura scarsamente popolato              | 2.563.164          | 0,6%                     | 2,9%                        |
| 2.1.2.2 - Continuum urbano-rurale litoraneo e/o di pianura a media densità di popolazione    | 9.648.841          | 15,9%                    | 18,5%                       |
| 2.2 - Città media o capoluogo non FUA                                                        | 6.696.985          | 76,1%                    | 66,6%                       |
| 2.3 - Frangia metropolitana de facto o de jure                                               | 7.449.852          | 8,8%                     | 10,7%                       |
| ITALIA INTERNA                                                                               | 3.061.537          | 4,1%                     | 2,9%                        |
| 1.1.1 - Interno remoto scarsamente popolato                                                  | 1.524.237          | 3,9%                     | 0,9%                        |
| 1.1.2 - Interno remoto a media densità di popolazione                                        | 936.025            | 7,2%                     | 5,4%                        |
| 1.2.1 - Interno prossimo scarsamente popolato                                                | 295.971            | 0,0%                     | 0,0%                        |
| 1.2.2 - Interno prossimo a media densità di popolazione                                      | 305.304            | 0,0%                     | 8,2%                        |
| ITALIA METROPOLITANA                                                                         | 19.455.734         | 58,9%                    | 57,8%                       |
| 3.1 - Polo metropolitano de facto                                                            | 1.995.907          | 93,9%                    | 94,0%                       |
| 3.2.1 - Area metropolitana de jure e de facto (non capoluogo)                                | 8.261.647          | 6,5%                     | 3,9%                        |
| 3.2.2 - Capoluogo metropolitano                                                              | 9.198.180          | 98,4%                    | 98,4%                       |

**03**

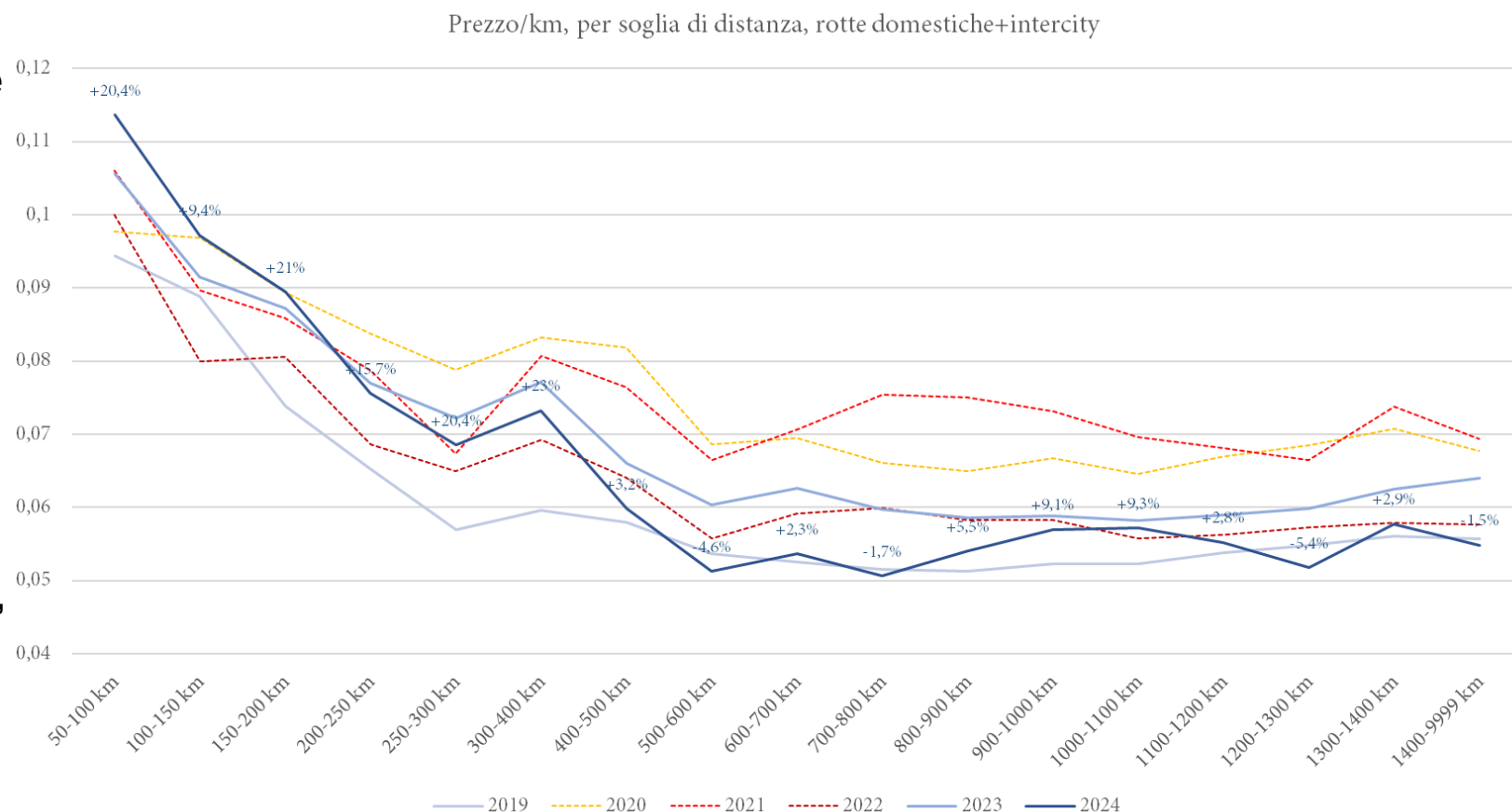
## Prezzi

## 03 Prezzi

# L'andamento dei prezzi 2019-2024

## Relazioni domestiche intercity

- Per effettuare un confronto corretto, è **necessario confrontare prezzi per classi omogenee di distanza**.
- I prezzi, rispetto al 2019, sono **cresciuti del 10-20%** solo sulle relazioni brevi, in linea con l'inflazione (indice prezzi al consumo +17%),
- ...mentre su quelle lunghe (Nord-Sud) sono stabili (**cioè in riduzione, considerando l'inflazione**)
- Prezzi 2024 inferiori al 2023.

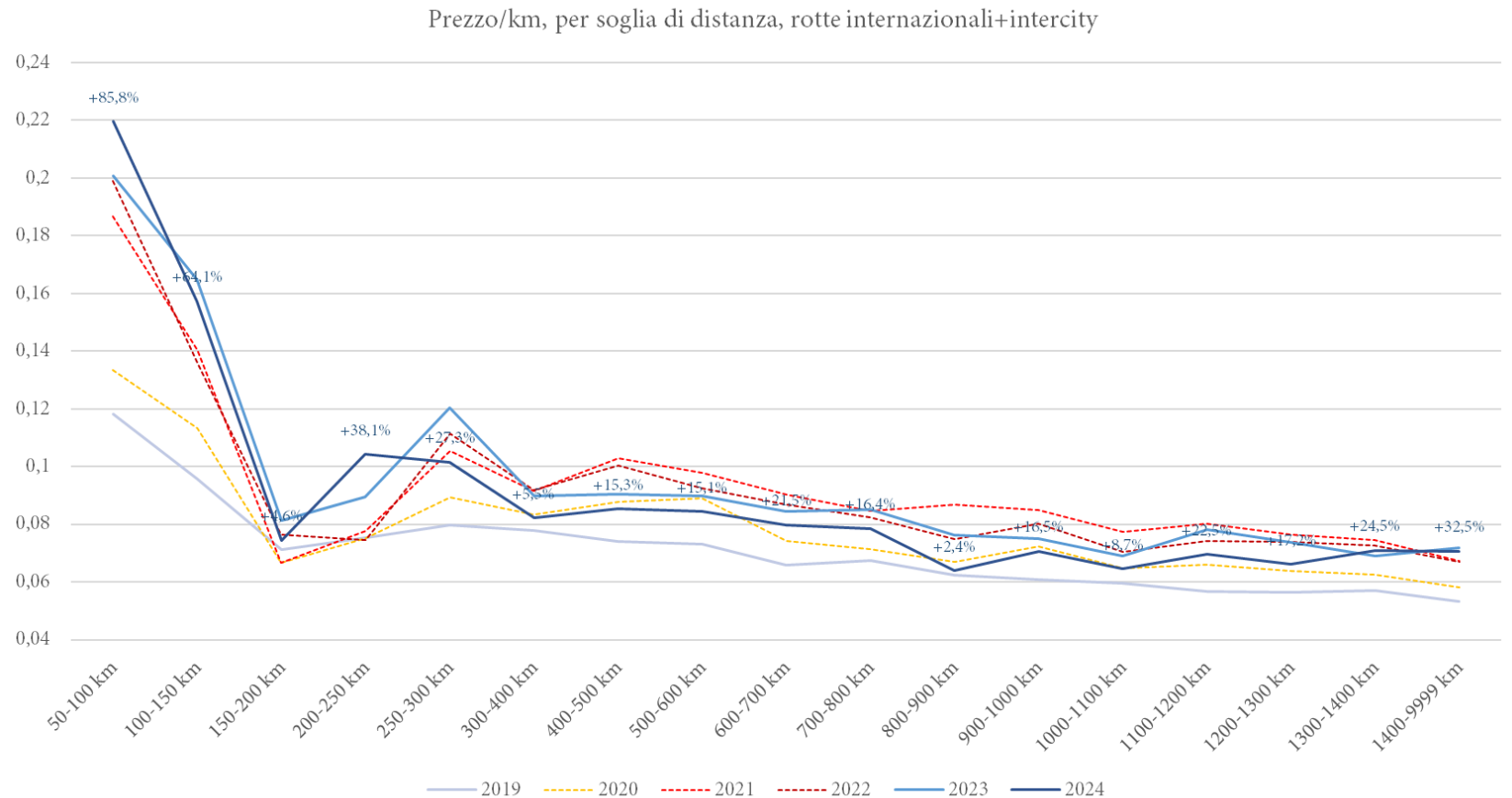


## 03 Prezzi

# L'andamento dei prezzi 2019-2024

## Relazioni internazionali

- Al contrario, i prezzi sul mercato internazionale sono cresciuti (2019-2024) di circa il 15%-20%, quindi **in linea con l'inflazione**, con l'esclusione di relazioni molto brevi.



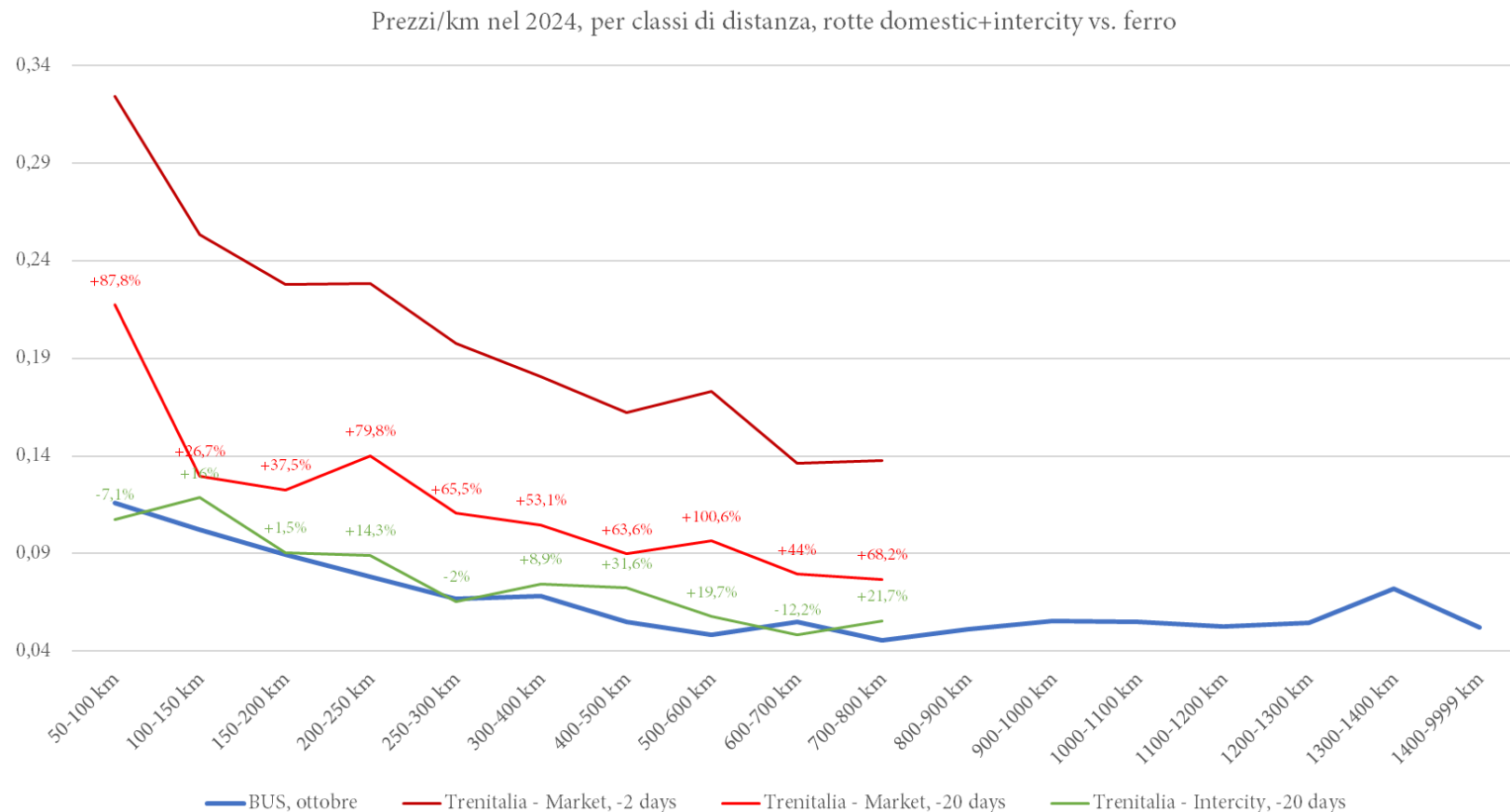
### 03 Prezzi

## Prezzi bus vs. prezzi ferroviari

Ottobre 2024 (morbida)

Il trasporto ferroviario, sebbene in concorrenza sulle relazioni principali, resta molto più costoso del bus, che garantisce quindi un trasporto economico alle fasce meno abbienti della popolazione.

- Una **Freccia** Trenitalia, acquistata 20 giorni prima, costa ad ottobre indicativamente oltre il 50% in più di un bus sulle medesime distanze
- I servizi **Intercity**, contribuiti dal MIT e con prezzi regolati, costano circa il 15% in più rispetto al bus.

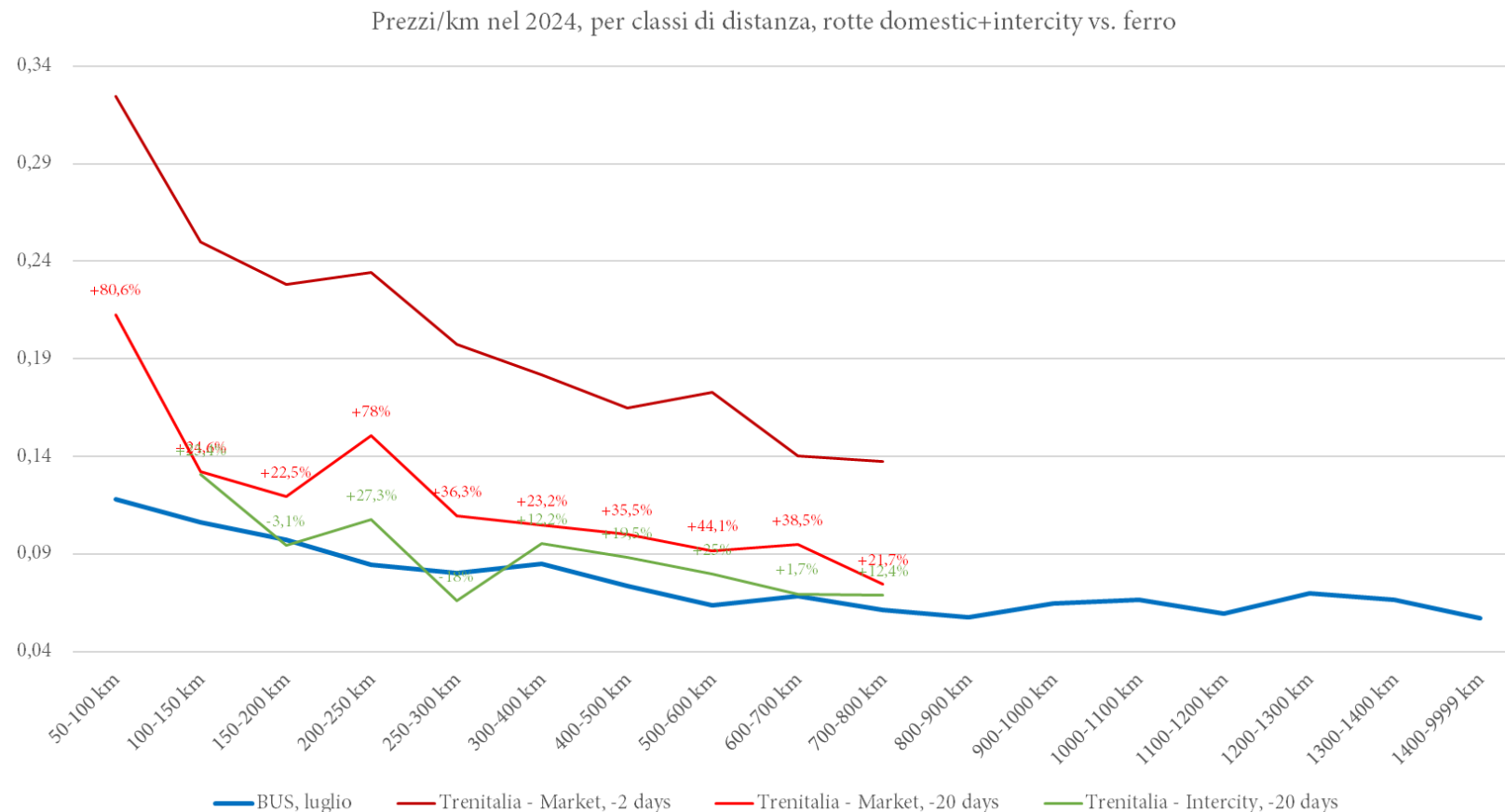


### 03 Prezzi

## Prezzi bus vs. prezzi ferroviari

Luglio 2024 (punta)

- A **Luglio**, in un periodo di alta domanda, i prezzi del bus aumentano sulle fasce intermedie, ma gli intercity costano comunque 10-30% in più.



Elaborazioni su: Beria (2025, forthcoming) su dati Checkmybus.com e Shtele, E., Beria, P., & Tolentino, S. (2024).

**04**



## Qualità, sostenibilità e sicurezza

#### 04 Qualità, ambiente e sicurezza

## Qualità

L'autobus **non è necessariamente un prodotto no-frills** (ma è **low-cost**, perché certamente ha inferiori costi di produzione rispetto a treno e aereo).

- Veicoli spesso **nuovi** (Flixbus: max 4/5 anni)
- Configurazioni di bordo
- **Servizi** di bordo (prese, entertainment, wifi)
- Servizio quasi «**porta-a-porta**» (PMR)
- Possibilità di ampio carico **bagagli**
- Grande **sicurezza a bordo** (sia reale che percepita).



Veicoli nuovi



Bus in configurazione a 3 posti

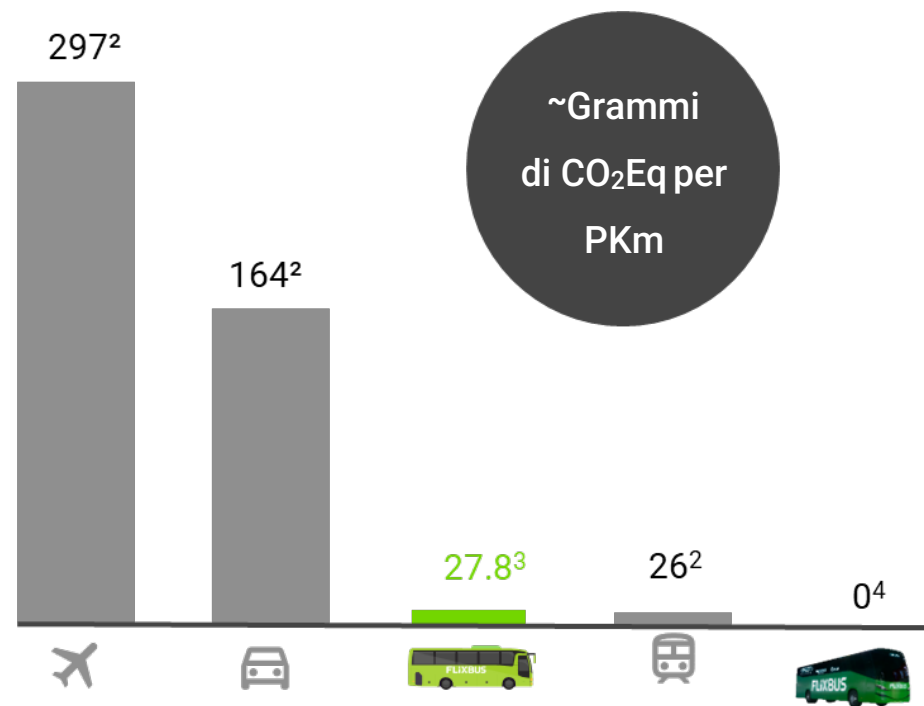
## 04 Qualità, ambiente e sicurezza

## Sostenibilità ambientale

L'impatto climalterante ( $\text{CO}_2$ ), per passeggero medio trasportato e per veicoli nuovi, è ormai **comparabile tra autobus e treno**. Dati simili si ottengono anche per la maggior parte degli inquinanti locali.

In prospettiva, anche i bus potranno essere ad **emissioni zero**. In corso sperimentazioni con l'uso di LNG (3 autobus Flixbus in circolazione) e di biocarburanti vegetali.

Occorre però sottolineare che **il vero abbattimento delle emissioni sta nell'avere autobus pieni e minor uso dell'auto**, prima che nelle emissioni specifiche del mezzo.



Elaborazioni Flixbus su:

2 2023 data by the German Environmental Agency (UBA). 3. Flix's own Well-to-Wheel Analysis of European fleet conducted by atmosphere based on real-time fuel consumption in 2022. 4. Target for emission value by 2040 in Europe and by 2050 at the global level, accordingly with our Net Zero goal.

## 04 Qualità, ambiente e sicurezza

# Sicurezza

Il trasporto passeggeri con autobus è **un modo sicuro, paragonabile al trasporto ferroviario** per numero di morti per miliardo di km.

Proponiamo qui un approfondimento basato sui **più recenti dati ISTAT sugli incidenti (2011-2022)**.

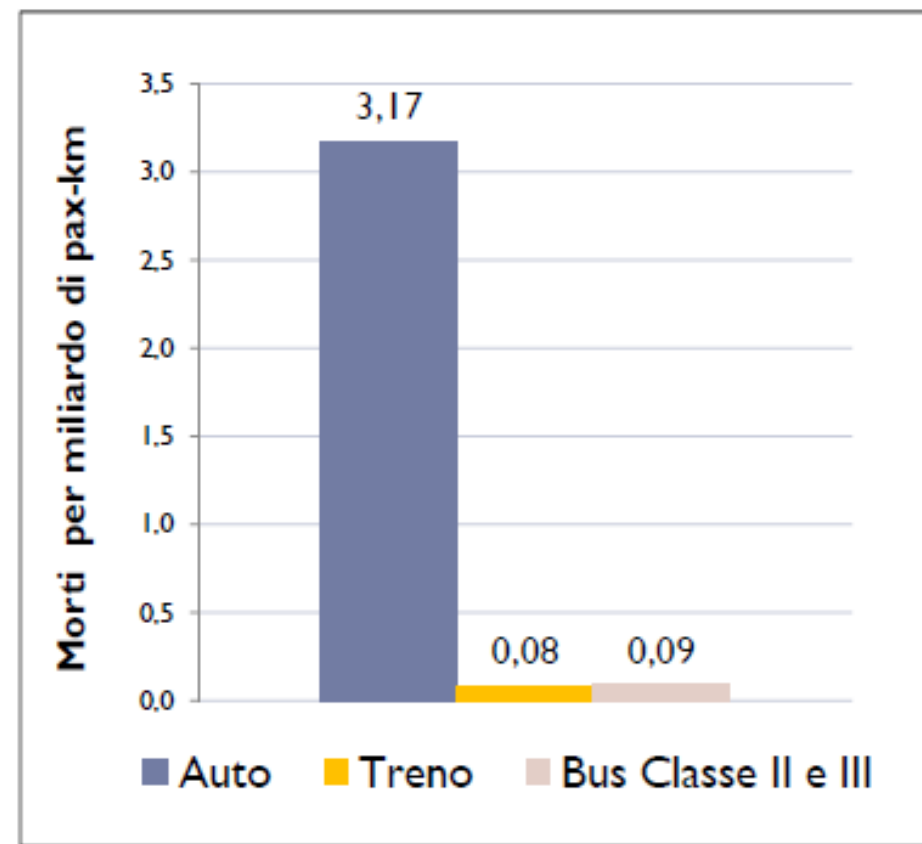
Il database distingue tra:

- Autobus o filobus in servizio urbano
- Autobus di linea o non di linea in extraurbana → **Non abbiamo info sui soli bus di linea di lunga percorrenza**

Altre informazioni:

- Localizzazione (ambito urbano o extraurbano)
- Natura evento (con urto di veicoli, autonomo, investimento pedoni)
- Circostanza (eccesso di velocità, mancata distanza di sicurezza, etc.)
- Meteo, orario, età coinvolti, esito coinvolti.

## ► Mortalità rispetto ai volumi di traffico



Fonte: elaborazioni ANAV su dati Aci-Istat 2009-2014

ISFORT-ANAV (2018), Primo rapporto sul mercato del noleggio autobus con conducente e il trasporto turistico

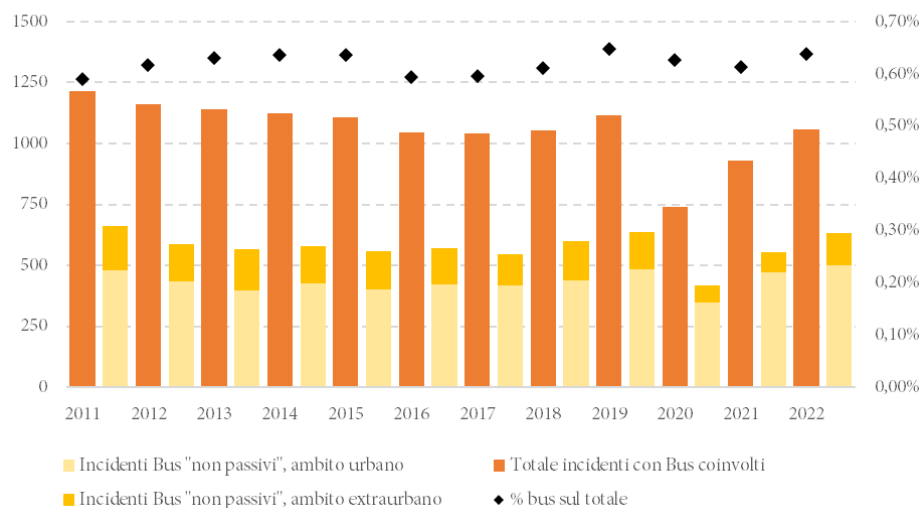
#### 04 Qualità, ambiente e sicurezza

## Sicurezza

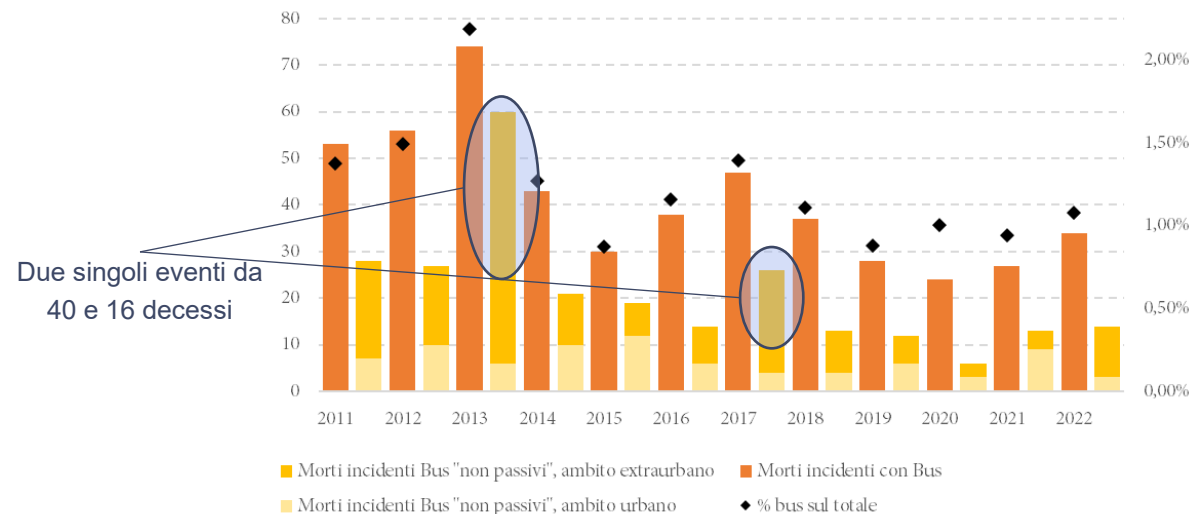
### Incidenti, morti e feriti in eventi che coinvolgono autobus

Meno di 7 incidente su 1000 coinvolgono autobus LP.  
In metà dei casi il bus è soggetto «passivo».  
Escludendo singoli eventi, il numero di morti e feriti è in calo.

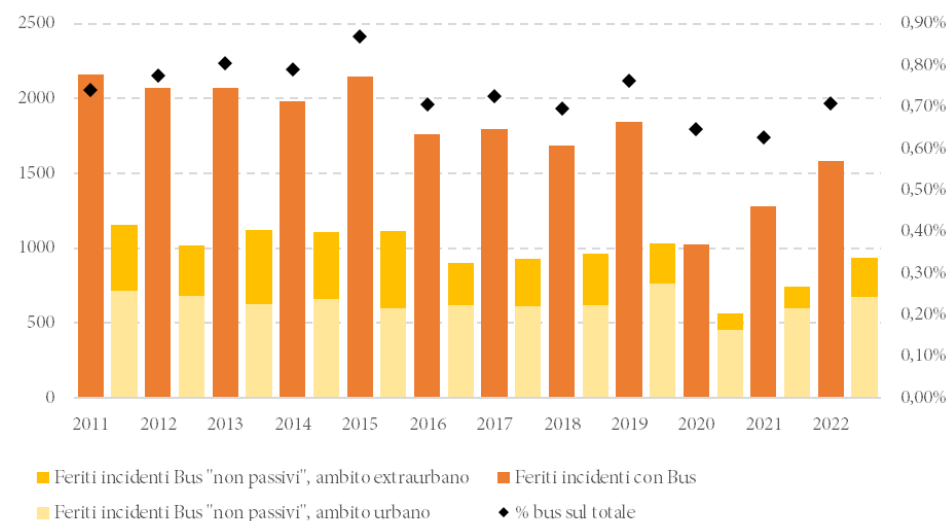
Numero di incidenti stradali rilevati



Numero di morti in incidenti stradali



Numero di feriti in incidenti stradali

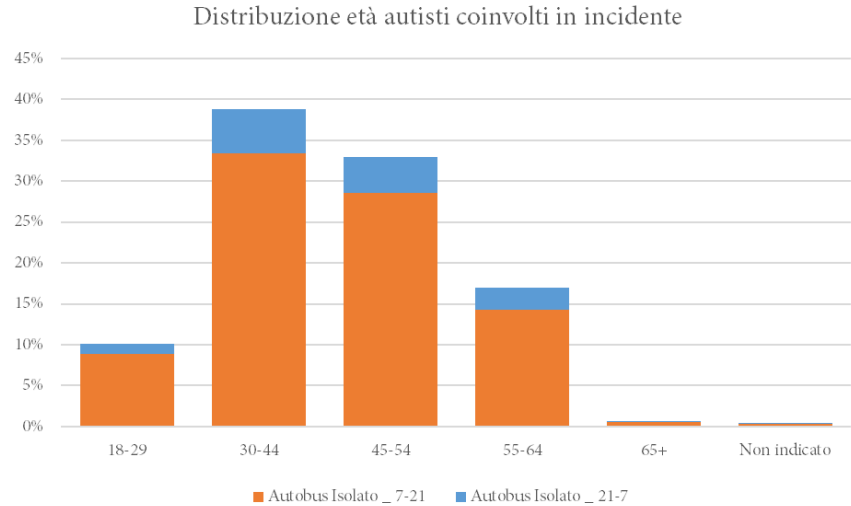
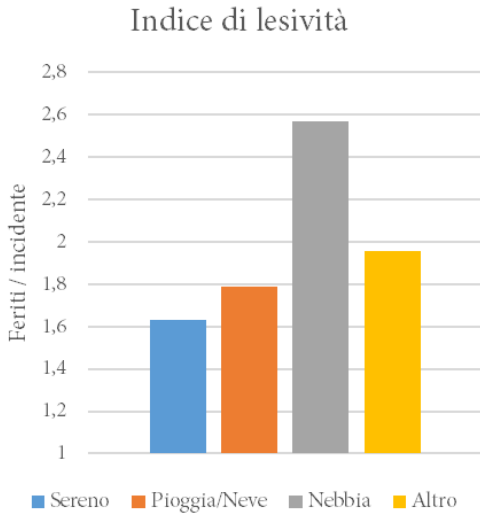
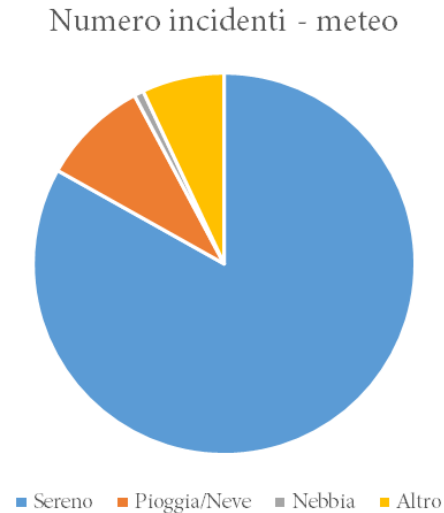


04 Qualità, ambiente e sicurezza

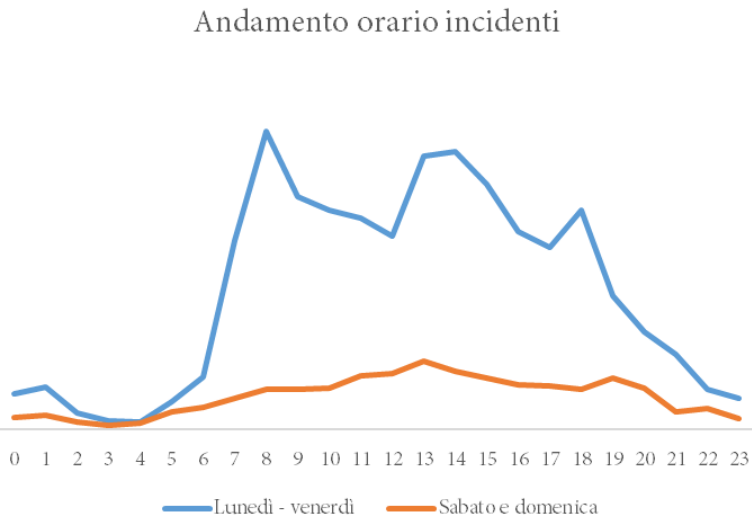
Sicurezza

Fattori di incidentalità

Il **meteo** ha influenza (con nebbia aumenta indice di lesività)  
La distribuzione oraria degli incidenti che coinvolgono autobus, considerando tutti gli anni di analisi, presenta un andamento differente fra giorni infrasettimanali e weekend → **effetto del traffico**.



Elaborazioni su: ISTAT database incidenti stradali, 2011-2022, per gli autobus coinvolti in incidenti "non passivi"



Elaborazioni su: ISTAT database incidenti stradali, 2011-2024

#### 04 Qualità, ambiente e sicurezza

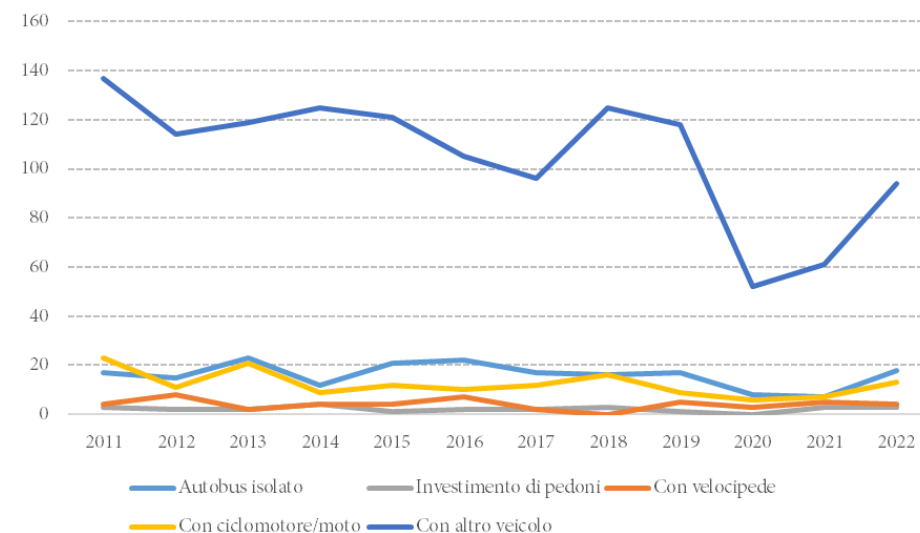
## Sicurezza

### Tipologia d'incidente

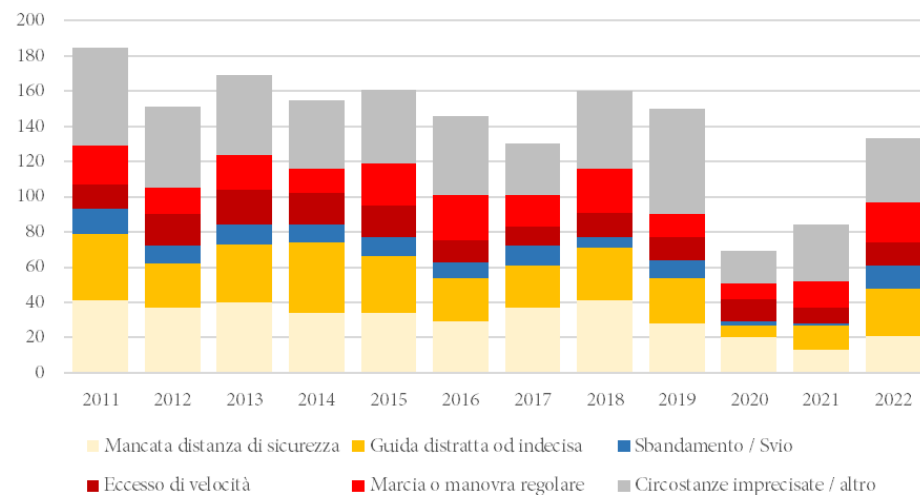
La tipologia di incidente largamente prevalente è quella con autovetture, seguita dal caso di autobus isolato. Entrambi i valori sono in calo nel 2022 rispetto al dato storico

Le circostanze dell'incidente sono abbastanza equamente distribuite tra le diverse opzioni. Tuttavia **i valori di mancata distanza di sicurezza e guida indecisa o distratta sono in calo rispetto al dato storico.**

Tipologia incidenti, ambito extraurbano



Circostanze di incidenti più frequenti per gli autobus, ambito extraurbano



**05**

---

## Indicatori finanziari

05 Indicatori finanziari

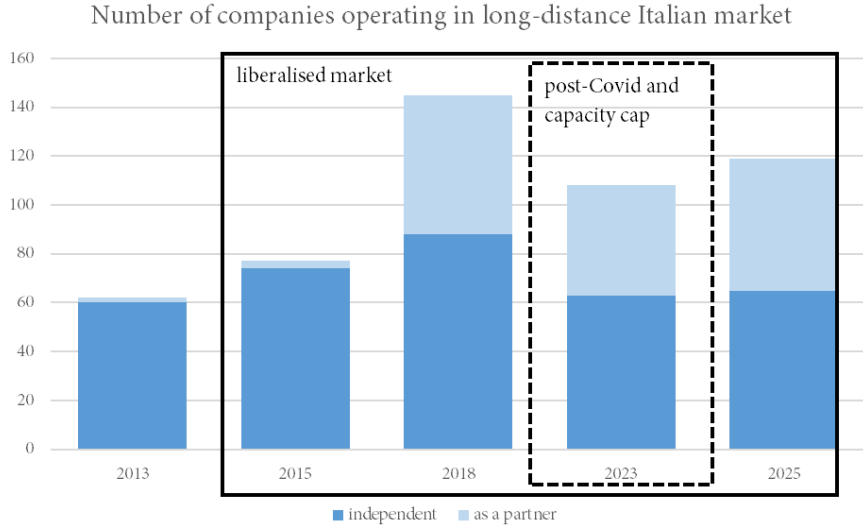
Aziende attive

La liberalizzazione ha cancellato aziende storiche o trasformato il mercato in senso oligopolistico (o addirittura quasi monopolistico, come in Germania)?

In Italia no:

- Vi è stata una certa «**mortalità**» di aziende storiche
- Altre sono state **assorbite** nei marchi più forti (Flixbus, in primis), spesso in forma di **collaborazione**
- Ma altre aziende sono **nate o sono entrate nella LLPP** (Itabus e Busitalia, in primis, ma anche aziende più piccole specializzate in servizi aeroportuali)
- Altre ancora sono ancora sul mercato, ove si sono anche espanse

Perché? Probabilmente perché **molto radicate localmente** e con una propria base di clienti «fidelizzata» oppure perché rimasti o entrati in **nicchie** non coperte dai player principali.



| Companies still operating independently                  |  | num. | %   |
|----------------------------------------------------------|--|------|-----|
| Legacy companies still active                            |  | 46   | 31% |
| Entered in the market post-liberalisation                |  | 20   | 14% |
| Companies still operating under other brands             |  |      |     |
| Legacy companies now operating for Flixbus               |  | 6    | 4%  |
| Legacy companies now operating for other than Flixbus    |  | 8    | 5%  |
| New entries (in LD) now operating under Flixbus          |  | 37   | 25% |
| New entries (in LD) now operating under others           |  | 0    | 0%  |
| Companies not operating in 2025                          |  |      |     |
| Legacy companies that ended operations before-COVID      |  | 1    | 1%  |
| Legacy companies that ended operations post-COVID        |  | 4    | 3%  |
| New entries that ended operations post-COVID             |  | 2    | 1%  |
| New entries that ended operations before-COVID           |  | 23   | 16% |
| New entries as partners that ended operations post-COVID |  | 1    | 1%  |

Fonte: nostro censimento su 148 aziende, da fonti varie

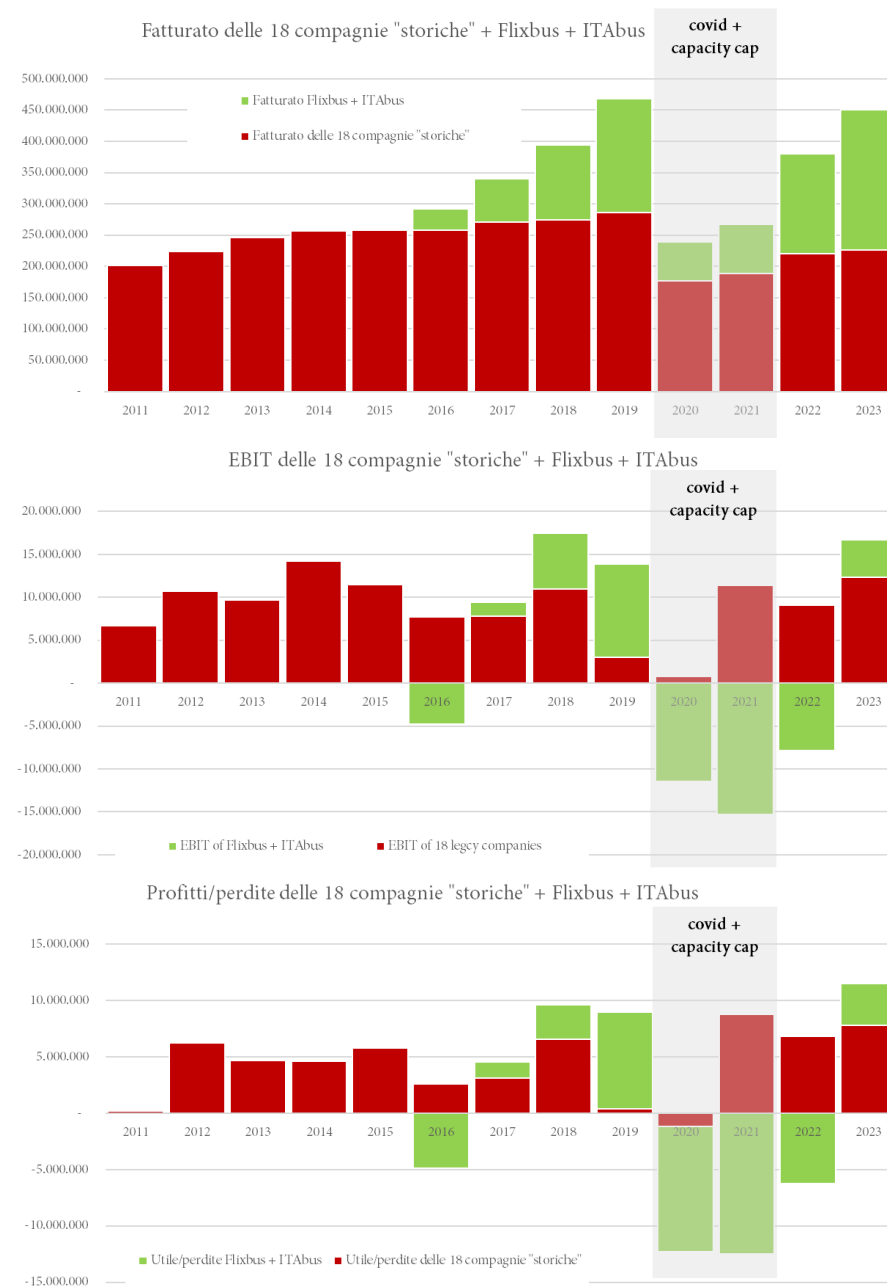
## 05 Indicatori finanziari

# Salute finanziaria del settore

Naturalmente, il mercato è **molto competitivo e contendibile** e la redditività non è garantita (cfr. Megabus, aziende tedesche, IC Bus, etc.).

Tuttavia, guardando alle performance delle principali 20 aziende (**18 storiche + Flixbus + Itabus**) dal 2011 al 2023, possiamo notare che:

- Il **fatturato complessivo è cresciuto fino al 2019**. La crescita principale è attribuibile ai *new entrants*, tuttavia c'è stata (limitatamente) **anche tra le aziende storiche**.
- Sia come margine operativo che come profitto, **le aziende storiche nel loro complesso sono più solide dei *new entrants*** perché hanno mantenuto la loro struttura di costo e la loro clientela e hanno dovuto investire meno.
- I *newcomers* (in realtà Flixbus) sono in attivo dal 2017, ma hanno **sofferto molto di più durante il covid**, a causa dell'assenza di business complementari (es. TPL).

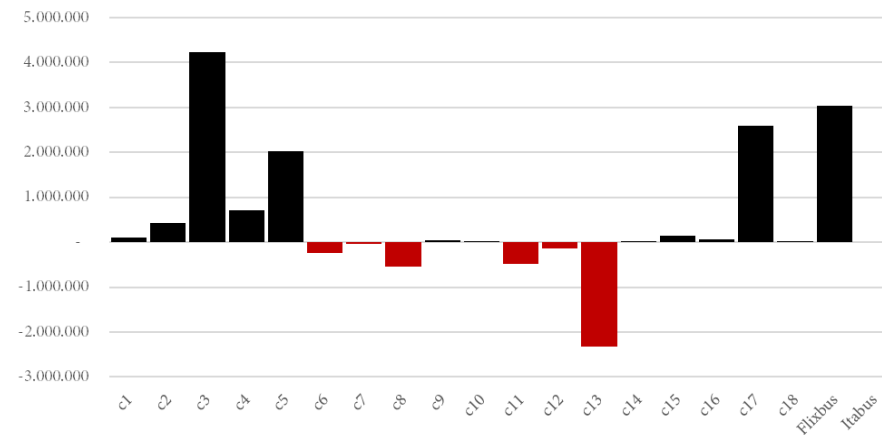


## 05 Indicatori finanziari

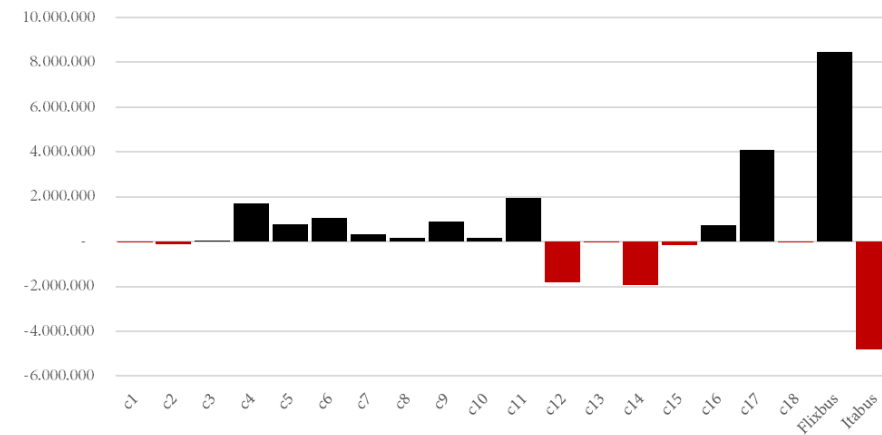
# Salute finanziaria del settore

Individualmente, alcune compagnie storiche hanno sofferto in alcuni anni, ma questo non è un fatto generalizzato: **single imprese, pur in un ambiente (molto) competitivo, hanno mantenuto la capacità di generare margini.**

Utile/perdite singole compagnie (2018)



Utile/perdite singole compagnie (2023)



**06**

---

## Conclusioni

## 06 Conclusioni

# Conclusioni

## Un quadro piuttosto chiaro

La liberalizzazione del trasporto autobus a lunga percorrenza – in Italia – ha portato **tangibili benefici**:

- a. La **rete** si è ampliata, coprendo in particolare anche le città e alcune destinazioni turistiche del Nord
- b. I **prezzi** sono rimasti stabili o sono addirittura scesi nel 2024 per le lunghissime distanze
- c. La **qualità** è aumentata, con mezzi nuovi, canali di vendita moderni e funzionali, servizi a bordo, mantenendo gli storici pregi dei bus (capillarità, porta a porta, etc.)
- d. Sono cresciuti servizi nuovi, in particolare le **connessioni dirette con gli aeroporti**.

E non si sono materializzati **rischi e timori** della prima ora:

- a. Il mercato **non si è concentrato eccessivamente** (cosa invece accaduta in Germania e Francia, ad esempio)
- b. **Non si è persa copertura territoriale**, anzi il bus garantisce collegamenti nazionali anche ad aree (Nord) prima prive di collegamenti col treno
- c. La **sicurezza** resta molto alta
- d. Le **imprese storiche**, nella maggior parte dei casi, sono rimaste sul mercato, sia indipendenti che in partnership con i marchi internazionali. Pur con fluttuazioni annuali e problemi su casi singoli, la **redditività delle imprese** sembra essersi mantenuta.

## 06 Conclusioni

# Fonti

Beria P., Sorbona S. (2025). *The long-distance coach market in Europe I Year 2019 - 2024*.

TRASPOL Report 1/25 & Checkmybus. Milano, Italy.

Beria P. (2025, forthcoming). *Il mercato autobus a lunga percorrenza in Italia I Anni 2019 - 2024*.

TRASPOL Report 2/25 & Checkmybus. Milano, Italy.

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

Shtele, E., Beria, P., & Tolentino, S. (2024). The evaluation of competition effect on rail fares using the difference-in-difference method through symmetric and lagged spans. *Journal of Rail Transport Planning & Management*, 32, 100484.



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA  
E STUDI URBANI

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

## Thank you for your attention!

**Per favore, citare come segue:**

Beria P., De Angelis F., Grittini T. (2025). *Il mercato di lunga percorrenza in Italia nel decennio post-liberalizzazione (2014-2024)*.

**TRASPOL** – Laboratorio di Politica dei Trasporti

paolo.beria@polimi.it

www.traspol.polimi.it

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani. Via Bonardi, 3. 20133. Milano (MI), Italia