



POLITECNICO
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E STUDI URBANI

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

TRASPOL report 1/16

RAPPORTO SUL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA | S1-16

ITALIAN LONG-DISTANCE COACH TRANSPORT MARKET REPORT | S1-16



In collaboration with:

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

I semestre / I semester 2016

Autori: Beria Paolo, Antonio Laurino

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

Please quote as follows:

Beria P., Laurino A. (2016). *Rapporto sul Mercato delle Autolinee a Lunga Percorrenza in Italia | S1-2016*. TRASPOL Report 1/16 & Checkmybus. Milano, Italy.

TRASPOL – Laboratorio di Politica dei Trasporti
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano
Via Bonardi 3, 20133, Milano, Italy.

www.traspol.polimi.it

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

SOMMARIO

1	Introduzione <i>Introduction</i>	4
2	Gli utenti dei bus di lunga percorrenza <i>Long distance coach users</i>	6
3	Andamento del mercato <i>Market trends</i>	8
4	Indice dei prezzi <i>Price index</i>	12
5	La piattaforma checkmybus.it <i>Checkmybus.it platform</i>	15
6	Metodologia <i>Methodology</i>	17
7	Conclusioni <i>Final remarks</i>	18

1 INTRODUZIONE | INTRODUCTION

Dal 1 gennaio 2014 il mercato italiano delle autolinee di competenza statale è **completamente liberalizzato**, passando dal regime delle concessioni a quello delle autorizzazioni.

La fine del periodo transitorio, così come accaduto in altri paesi europei (Regno Unito, Germania e Francia, in primo luogo), ha imposto una **rivoluzione** nel settore, proiettandolo nell'arena della competizione intermodale. Fino al 2013, infatti, era possibile esercire solo linee in concessione e ciò si è tradotto in una rete di collegamenti limitati alle relazioni dove la ferrovia era particolarmente debole o era stata soppressa. Questo regime di monopolio locale non ha, in effetti, danneggiato direttamente i consumatori grazie all'esistenza di alternative di trasporto e grazie al fatto che gli autobus sono sempre stati più economici di treno ed aereo. Tuttavia ha certamente frenato la dinamicità al settore, togliendo alle imprese (peraltro quasi tutte private) ogni possibilità di innovazione sulla rete.

Questa immobilità dell'offerta è venuta meno con il nuovo regime ed ha determinato **numerose opportunità**. In primo luogo attirando nuovi operatori italiani ed esteri e spingendo quelli domestici ad investire su flotta, rete e marketing. In secondo luogo, stimolando la nascita di servizi di supporto, come i metamotori di ricerca che consentono il confronto di tempi e prezzi tra le varie alternative di trasporto su una relazione. Tali strumenti risultano tanto più fondamentali data la frammentarietà del mercato ancora in corso di consolidamento sia in termini di relazioni servite che di caratteristiche dell'offerta (orari e numero di collegamenti disponibili).

Approfondimenti

Per approfondire il settore prima e dopo la liberalizzazione, è possibile scaricare e consultare i seguenti rapporti, preparati per ANAV:



- 2011. 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.*](#)

- 2013. IL TRASPORTO PASSEGGERI SU AUTOBUS PER LE LUNGHE DISTANZE. CONFRONTO MODALE, ANALISI SPAZIALE E SCENARI DI SVILUPPO

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

- 2015. AUTOLINEE STATALI: GLI EFFETTI DELLA RIFORMA. RISULTATI, OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ DELL'APERTURA DEL MERCATO

[Beria P., Laurino A., Bertolin A., Grimaldi R. \(2015\). *Autolinee statali: gli effetti della riforma. Risultati, opportunità e criticità dell'apertura del mercato. Studio ANAV 2015.*](#)

Questo rapporto, preparato in collaborazione con [Checkmybus.it](#), è il primo di **una serie periodica di studi sull'andamento del mercato degli autobus di lunga percorrenza in Italia** e si propone come utile strumento di monitoraggio dell'evoluzione del settore, sia per le aziende che per il settore pubblico.

Il rapporto è disponibile gratuitamente su [www.traspol.polimi.it](#) e su [www.checkmybus.it](#) ed è basato sul campione di dati raccolti dalla piattaforma di vendita Checkmybus.it. Grazie a questa base dati è possibile studiare il **profilo degli utenti** delle autolinee attraverso la piattaforma, i **prezzi** praticati, il **livello di concentrazione del mercato**, le **rotte principali**.

Tutte le specifiche metodologiche sono raccolte nell'ultimo capitolo.

Since January 1st 2014 the Italian market of long distance services is totally liberalised, switching from the concession regime to the authorisation regime.

The end of the transitory period, similarly to what happened in other European countries (Germany, France and UK in particular), has been a **revolution** in the sector bringing it into the arena of intermodal competition. Until 2013, in fact, it was possible to operate only exclusive concessions. This has preserved a network of historical links, usually limited to the relations where rail was particularly weak or closed. This local monopoly regime had not directly damaged consumers thanks to the existence of transport alternatives and thanks to the fact that coach services have always been cheaper than train and planes. Nonetheless, this regime has “frozen” any dynamics to the network, preventing firms (by the way mostly private) from innovating their networks.

This steadiness of the supply has ended with the new regime and has opened up to **numerous opportunities**. Firstly, it attracted new Italian and foreign operators, and stimulated the domestic ones to invest in the fleet, network and marketing. Secondly, favouring the rise of support services, such as meta-search engines, which allow the comparison of times and prices between the various transport alternatives available on a relationship. These tools are even more fundamental given the fragmentation of the market, which is still consolidating both in terms of total routes served and of the characteristics of the supply (times and number of connections available).

Further material

To go in-deep about sector’s state-of-the-art before and after liberalisation, you can refer to the following documents, prepared for ANAV:



- 2011. 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.*

- 2013. IL TRASPORTO PASSEGGERI SU AUTOBUS PER LE LUNGHE DISTANZE. CONFRONTO MODALE, ANALISI SPAZIALE E SCENARI DI SVILUPPO

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

- 2015. AUTOLINEE STATALI: GLI EFFETTI DELLA RIFORMA. RISULTATI, OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ DELL’APERTURA DEL MERCATO

Beria P., Laurino A., Bertolin A., Grimaldi R. (2015). *Autolinee statali: gli effetti della riforma. Risultati, opportunità e criticità dell’apertura del mercato. Studio ANAV 2015.*

This report, prepared in collaboration with [Checkmybus.it](http://www.checkmybus.it), is the first of a **periodical series of studies on the long-distance coach market trends in Italy**. It is aimed at becoming a useful tool to monitor the evolution of the market, both for the companies and the public regulator.

The report is available for free at www.traspol.polimi.it and www.checkmybus.it. It is based on a sample of data collected by the Checkmybus.it platform. Thanks to this database, it is possible to study the **profile of platform users**, the **prices**, the level of **market concentration**, the **main routes**.

All methodological specifications are given in the last section.

2 GLI UTENTI DEI BUS DI LUNGA PERCORRENZA | LONG DISTANCE COACH USERS

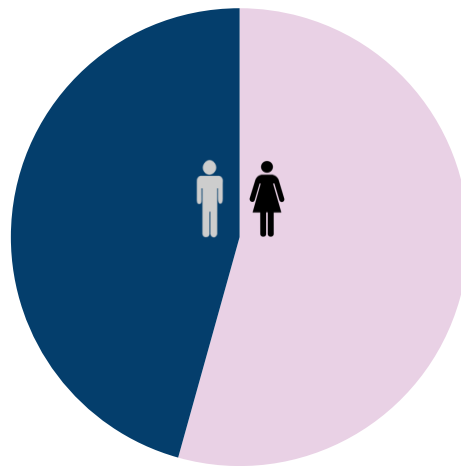
Il campione che utilizza checkmybus.it per i servizi di lunga percorrenza in Italia è costituito in leggera maggioranza da donne, con quasi il 55% del campione osservato. Questo dimostra come l'autobus sia considerato un mezzo sicuro e affidabile.

Among the sample that uses checkmybus.it to book long distance services in Italy, women slightly prevail over men (more than 55%). This fact shows how the coach transport is perceived as a **safe and secure** transport mode.

Gender distribution

(Source: elaborations on CheckMyBus data)

■ female ■ male

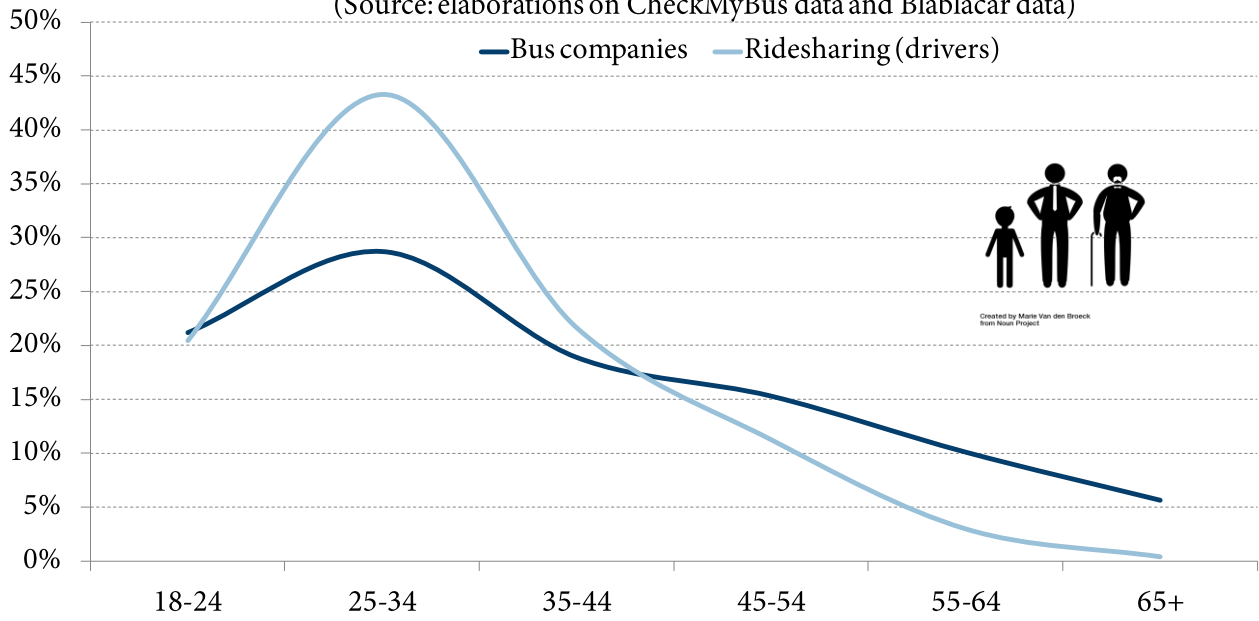


La maggior parte degli utenti dei servizi bus sono giovani. Metà degli utenti di Checkmybus.it, più abituati alle app e ai sistemi di bigliettazione tramite smartphone, si concentra **sotto i 34 anni**. Tuttavia, l'uso di tali servizi è in aumento anche tra i viaggiatori più anziani. Il trasporto su autobus è una modalità per tutti poiché garantisce un viaggio economico e confortevole da porta a porta, anche con molti bagagli.

The majority of coach users are young people. Half of the Checkmybus.it users is concentrated **below 34 years old**. They are more used to apps and mobile ticketing. However, the use of new technologies is growing also among older travellers. Coach transport is a mode for everybody because guarantees a cheap and comfortable trip, from door to door, even with many luggage.

Distribution by age

(Source: elaborations on CheckMyBus data and Blablacar data)



3 ANDAMENTO DEL MERCATO | MARKET TRENDS

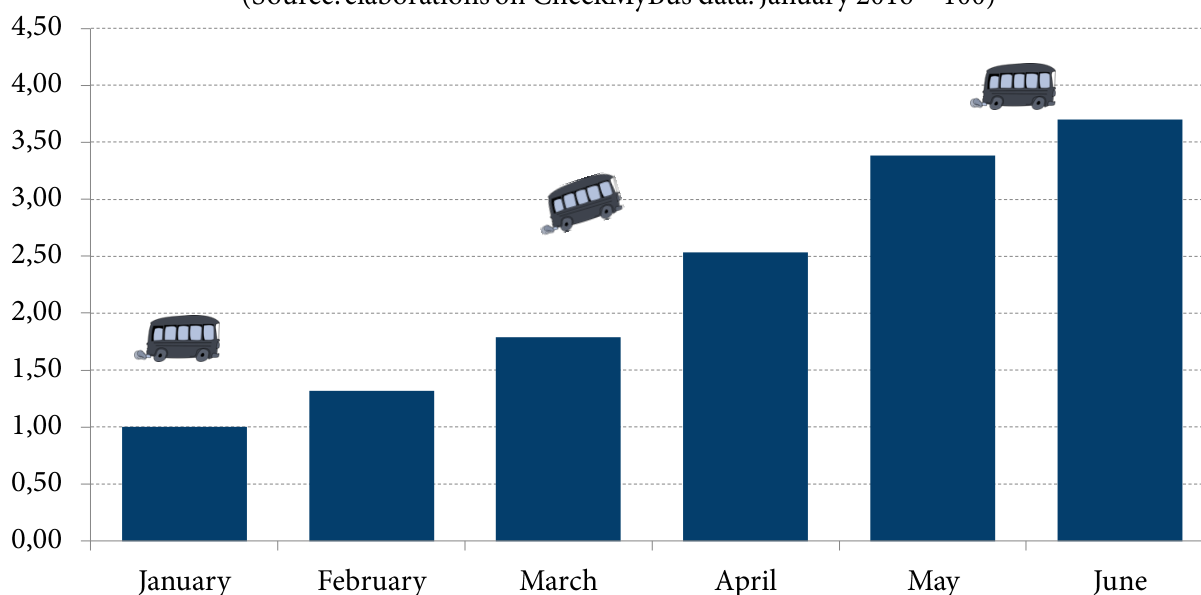
Il trasporto di lunga percorrenza su gomma non è un nuovo modo di trasporto, essendo presente in Italia da decenni, con numerose imprese. Tuttavia, il mercato italiano è stato recentemente liberalizzato e – come già accaduto in Germania e in USA – **sta oggi crescendo rapidamente**. Checkmybus.it è un operatore di vendita biglietti, il cui traffico è cresciuto costantemente nel primo semestre del 2016, assieme alla crescita complessiva del mercato. La figura sotto, riferita ai soli servizi lunga percorrenza ricercati sul sito, evidenzia l'effetto della liberalizzazione dove il numero di biglietti ricercati a giugno risulta oltre 3,5 volte superiore a quello di gennaio.

Coach transport is not a new transport mode, being present in Italy since decades with many firms. However, the Italian market has been recently deregulated and liberalised and – similarly to what happened in Germany or the US – **market is rapidly growing!**

Checkmybus.it is meta-search engine whose traffic has significantly increased in each of the six months considered together with overall market growth. The figure below refers to long distance services searched on the website. It evidences the booming effect of the liberalization, with searched tickets in June being more than 3.5 times higher than those in January.

Total Checkmybus monthly traffic evolution index, national service only

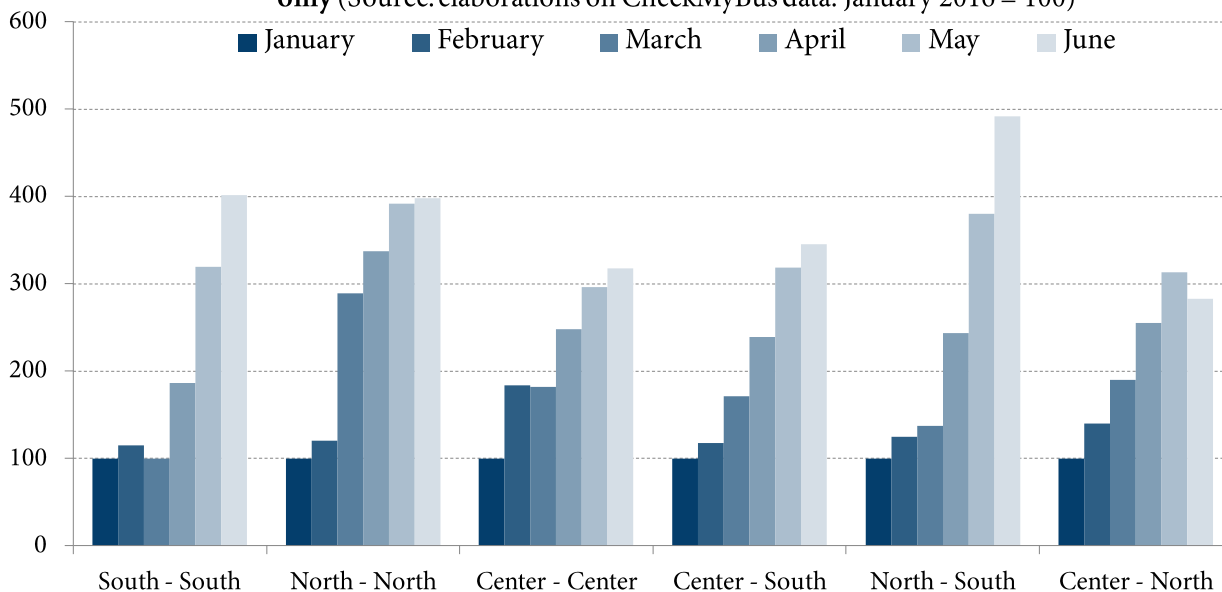
(Source: elaborations on CheckMyBus data. January 2016 = 100)



In effetti, l'andamento dei biglietti ricercati sul sito varia tra le diverse aree del paese. È evidente un incremento generale dei valori, con un salto in particolare nei mesi di Marzo e Aprile per molte direttrici. Le relazioni interne al Nord Italia insieme con quelle Nord – Sud presentano però gli incrementi maggiori rispetto a gennaio 2016. Nel primo caso si tratta di un mercato “nuovo” stimolato dalla liberalizzazione; nel secondo denota la migliorata diffusione della piattaforma.

Actually, the dynamics of researched tickets is different across Italy. There has been a general increase, with a marked jump in March and April in many areas. Routes within the northern regions and North – South connections had the higher increases compared to January 2016. In the first case it is a “new” market, stimulated by the liberalisation; the second case is likely due to the higher penetration of the Checkmybus.it in the Italian market.

Monthly traffic evolution index between italian macroareas, national services only (Source: elaborations on CheckMyBus data. January 2016 = 100)



Le principali origini e destinazioni sono le grandi città, con alcune eccezioni significative a Sud e importanti assenze nel Triveneto. Milano è la principale località per biglietti ricercati sul sito, sia per effetto della quantità di offerta che per la maggiore penetrazione della piattaforma. Le località del Sud, e con esse anche Roma (principale destinazione di tali servizi) scontano invece un mercato apparentemente inferiore perché le compagnie presenti sono più legate a canali di vendita tradizionali (biglietterie e agenzie) e hanno una clientela più fidelizzata.

The main origins and destinations are the main cities, with some relevant exceptions in the South and important missing cities in the North-East. Milan is the main city in terms of researched tickets on the website, both because of the supply and of the broader penetration of the booking platform. Cities in the South, including also Rome (which is the main destination of services originating in the south) show an apparently smaller market. This is because the operators on those markets are more focused on traditional selling channels (ticket offices and travel agencies) and have a stronger historical customer base.

Rank	Top domestic origins	Top domestic destinations
1°	Milano	Milano
2°	Bologna	Napoli
3°	Napoli	Roma
4°	Torino	Torino
5°	Roma	Firenze
6°	Firenze	Bologna
7°	Pescara	Pescara
8°	Bergamo	Siena
9°	Genova	Bergamo
10°	Bari	Gallipoli

La **distribuzione tra le linee** dei biglietti ricercati sulla | The **distribution among the lines** of researched

piattaforma mostra come più della metà del ricercato si concentri entro i 600 km, distanza tipica dei servizi intercity (es. Milano – Roma, Pescara – Bologna, Siena – Roma), ma su un numero ridotto di rotte.

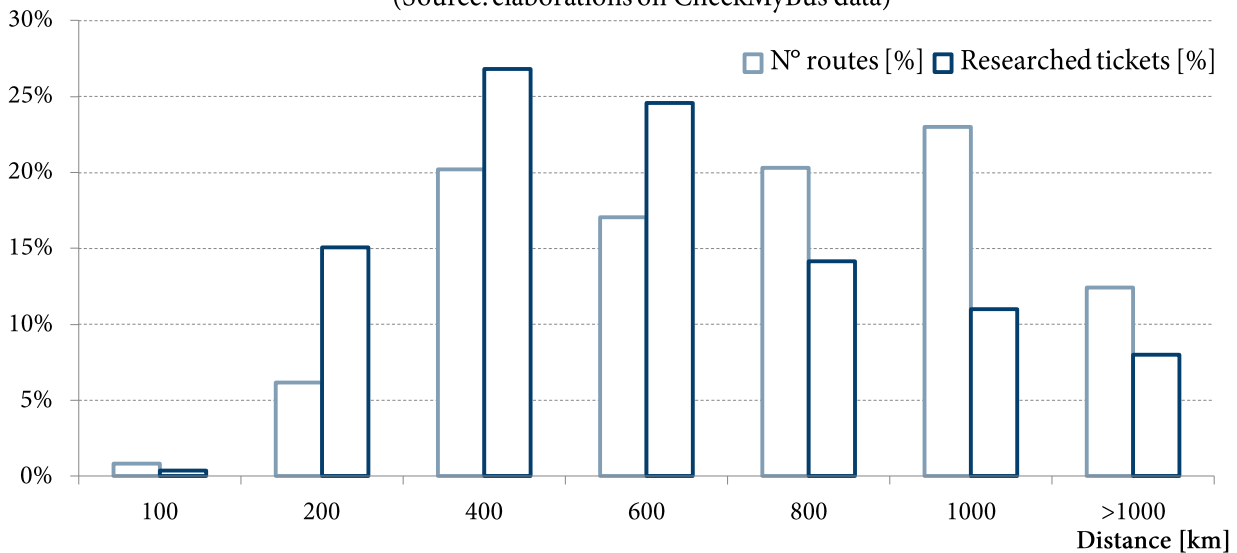
Le rotte più lunghe, sebbene più numerose, sono meno ricercate sulla piattaforma.

tickets on checkmybus.it shows how more than half of them is concentrated below 600km, a typical intercity distance (as Milano – Roma, Pescara – Bologna, Siena – Roma), but on a limited number of routes.

Longer routes, despite more numerous, are less requested on the platform.

Comparison between thresholds of distance for long haul services, distribution of routes and % ticket researched on checkmybus.it

(Source: elaborations on CheckMyBus data)



In termini competitivi, il mercato italiano è ancora in fase di evoluzione e molti operatori sono impegnati ad espandere e adattare la propria rete al nuovo contesto. La concentrazione varia tra le diverse rotte italiane e può essere analizzata attraverso l'Herfindal-Hirshman Index (HHI).

Ad oggi, il mercato relativo alle linee interne al Sud Italia risulta maggiormente concentrato*. I mercati nel Nord Italia, dove fino ad un anno fa non era offerto quasi alcun servizio di lunga percorrenza, e le rotte tra Sud e Centro Italia sono invece maggiormente soggette a competizione tra più operatori che offrono un servizio analogo e competono per la domanda.

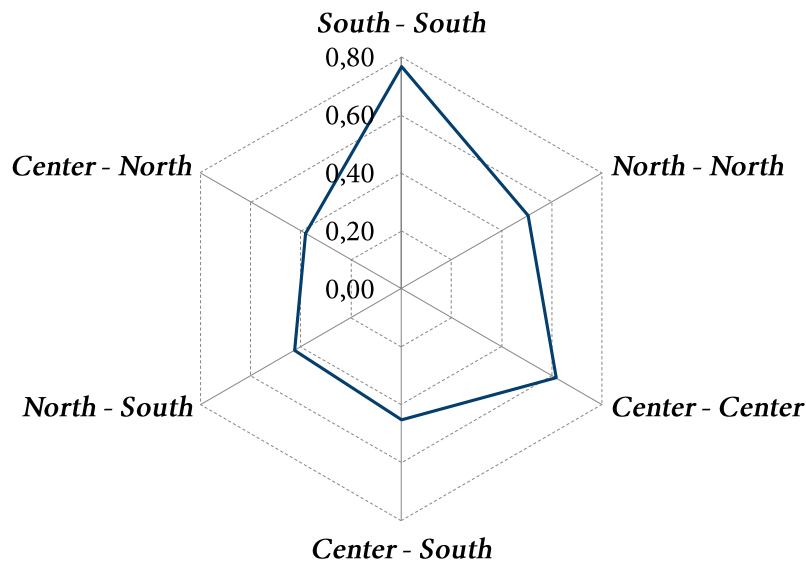
Italian market is still evolving and many companies are working to expand and to adapt their supply to the new context. The concentration is different across Italian routes and can be analysed through the Herfindal-Hirshman Index (HHI).

To date, the sub-market of lines connecting the South of Italy is more concentrated*. The markets in the North, where until one year ago had nearly no coach services, but also the market between South and Centre of Italy, are on the contrary more subject to competition among companies delivering similar services and competing for the demand.

*ad oggi, anche se il mercato nel Sud Italia è effettivamente più concentrato, l'indicatore è condizionato dall'inferiore numero di biglietti ricercato su checkmybus.it in quelle aree, dove non tutti gli operatori aderiscono alla piattaforma.

*at present, even if Southern market is actually more concentrated, the indicator is biased by the lower number of researched tickets on checkmybus.it in those areas, where not all operators are present on the platform.

HHI - long distance services in Italy
(Source: elaborations on CheckMyBus data)



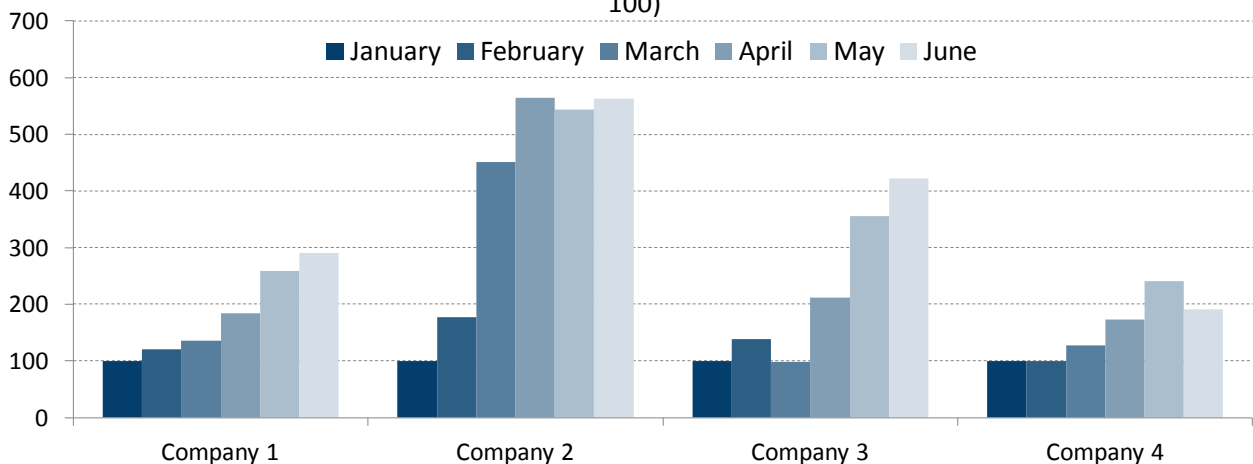
L'Herfindal-Hirshman Index (HHI) considera le quote di mercato degli operatori sulle diverse rotte e risulta pari ad 1 se il mercato è concentrato e monopolistico, mentre assume valori minori in presenza di più operatori in competizione.

The Herfindal-Hirshman Index (HHI) considers market shares of the producers on each route and it is equal to 1 if the market is concentrated and monopolistic, while falls towards 0 if the market is equally fragmented.

Non tutti gli operatori mostrano un trend di crescita simile. Limitando l'analisi ai principali, la maggior parte della crescita interessa quattro operatori, due dei quali sono nuovi entranti nel mercato italiano, mentre il resto dei vettori presenta trend più stabili. Ciò mostra come **non tutte le compagnie abbiano ancora colto pienamente le opportunità della liberalizzazione** perlomeno in termini di vendita online.

Not all coach companies have shown the same trend. Limiting to the main ones, the most growth is concentrated around four companies, two of which are newcomers, while the remaining companies show a steadier trend. This means that **not all companies have caught the opportunities entailed by the liberalisation**, at least in terms of online ticketing.

Monthly traffic evolution index, top 4 companies in terms of researched domestic services on Checkmybus (Source: elaborations on CheckMyBus data. January 2016 = 100)



4 INDICE DEI PREZZI | PRICE INDEX

I **prezzi al chilometro** osservati utilizzando il database di Checkmybus.it variano in base al tipo di servizio. Per il semestre considerato, i servizi di lunga percorrenza hanno un prezzo unitario di 0,051 €/km (media di tutte le rotte osservate). Tuttavia, il valore pesato sul numero di biglietti ricercati sul sito, si riduce a **0,044 €/km**.

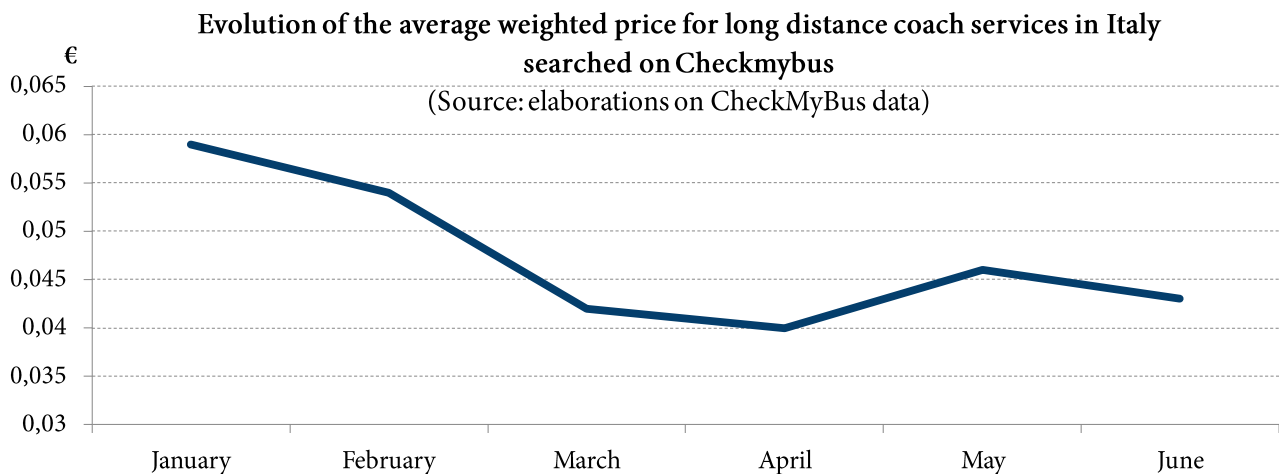
Sebbene ancora parziale, la serie presenta un andamento mensile decrescente, passando da circa 6 ¢cent al km delle ricerche di gennaio fino a 4,3¢cent/km di giugno.

The **prices per kilometre** observed using Checkmybus.it database vary according to the type of service.

Long distance coach services for the semester analyzed show a unit price of 0,051 €/km (average of all lines observed). However, considering the number of searched tickets, it falls to **0,044 €/km**.

Although still preliminary, the series show a decreasing trend in the six month considered, passing from nearly 6 ¢cent/km in January to 4,3 ¢cent/km in June.

	Average price €/km	Average weighted price €/km
Long distance services	0,051	0,044
Airport Services	0,212	0,206
Regional services	0,098	0,091



Guardando alle differenze geografiche relative al campione di linee di lunga percorrenza, è possibile osservare prezzi al km simili, eccetto per le linee tra Centro e Centro. Tali rotte tendono ad essere più brevi e frequenti e di conseguenza più simili a servizi regionali. La variabilità dei prezzi è anch'essa significativa: ad eccezione delle relazioni Sud – Sud, sono presenti tariffe estremamente basse in tutti i casi.

Interessante notare come sia i **servizi aeroportuali** sia i **regionali risultino due volte più costosi dei servizi di lunga percorrenza**. Per le linee aeroportuali ciò dipende

Looking at geographical differences across the sample of long distance routes, we see similar prices per km except for Centre to Centre lines. These lines tend to be shorter and more frequent and consequently more similar to regional services.

The variability of prices is also significant: excepting South – South relations, extremely low cost fares exist everywhere.

Interestingly, **both airport services and regional services are twice as expensive as long distance coach services**. For airport lines, this depends on

dalla lunghezza della rotta ma soprattutto dalla disponibilità a pagare degli utenti e dal costo delle alternative per raggiungere l'aeroporto (taxi o treni shuttle). I servizi regionali presenti su Checkmybus.it (una quota molto piccola di linee operate soprattutto dagli operatori di lunga percorrenza) riguardano linee più brevi che sono però sussidiate. Malgrado ciò, il loro prezzo è molto maggiore, fino a 10 cent al km.

I prezzi medi osservati per i servizi di lunga percorrenza decrescono con la distanza.

Tuttavia, questo trend è lontano dall'essere vero per tutte le linee e per tutti gli operatori: le serie sono molto ampie, con linee di lunghezza analoga ma prezzi medi molto diversi. Ciò significa che **gli operatori adattano in maniera abbastanza ampia i loro prezzi alle condizioni di mercato ed adottano una tariffazione aggressiva solo quando necessario**. Questo è tanto più vero per i **nuovi entranti** (in rosso nel grafico sotto): per loro, i prezzi medi sono meno dipendenti dalla lunghezza della relazione e addirittura quasi costanti per quelle più lunghe.

the length of the lines, but especially on the higher willingness to pay of users and on the cost of alternatives (taxi and shuttle trains).

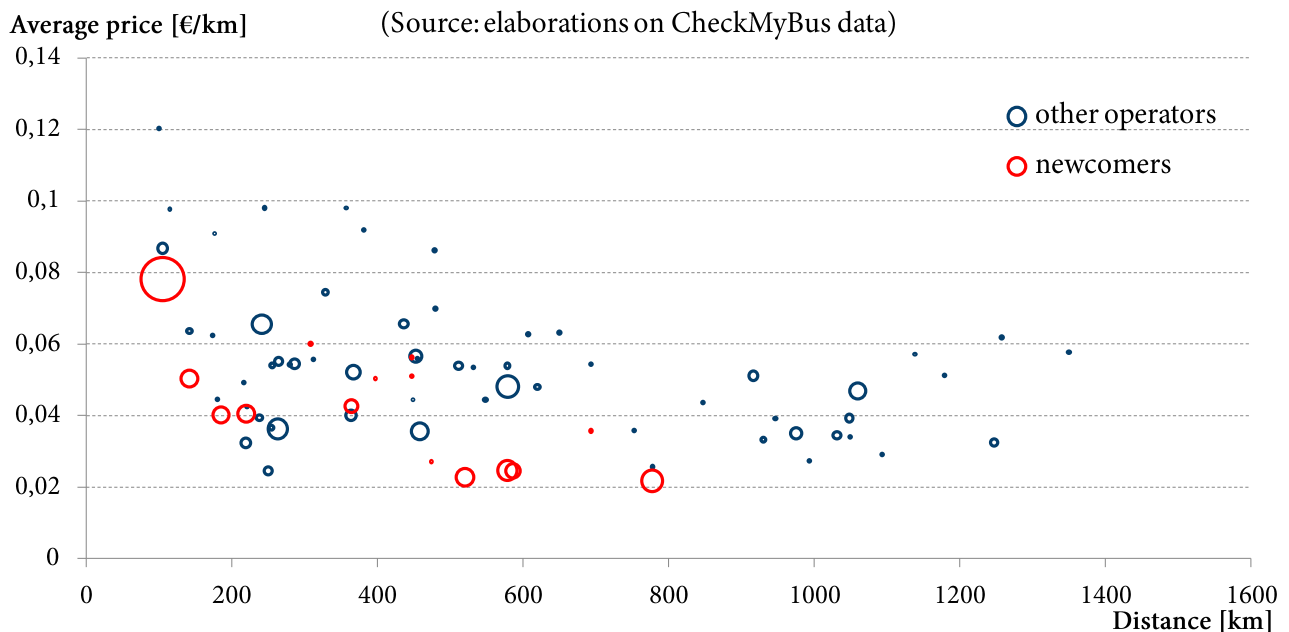
Regional services available on Checkmybus.it (a small sample of lines, mainly operated locally by long distance companies) involve shorter lines, but are subsidised. Nonetheless, their price is much higher and reaches 10 cents per km.

Average prices observed for long distance services decrease with distance.

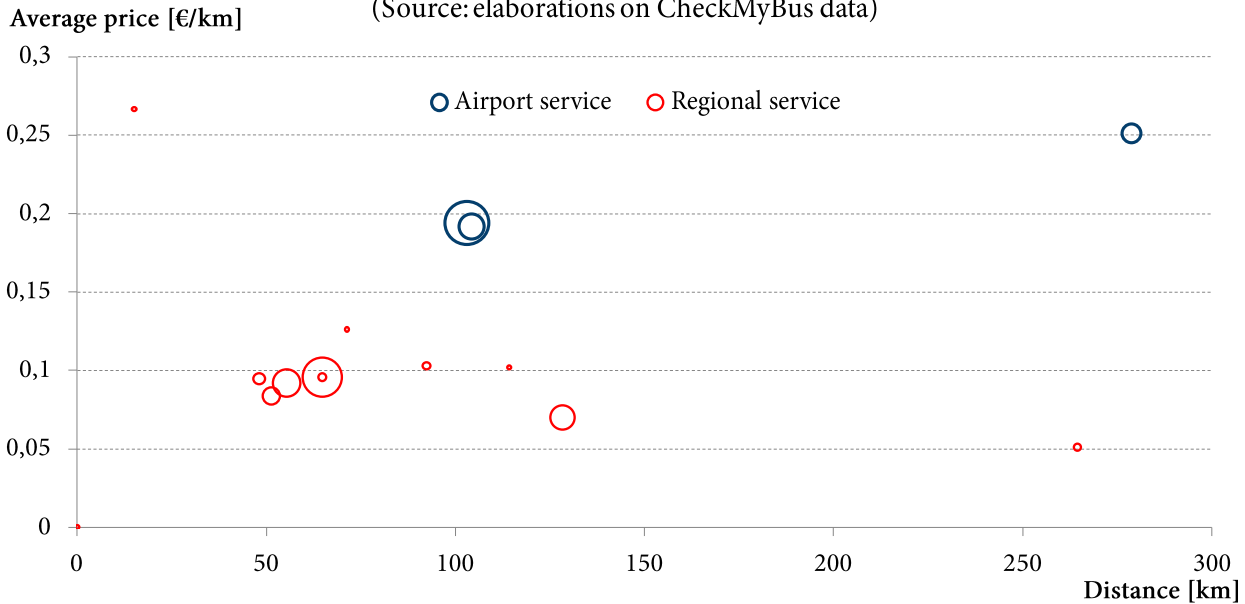
However, this trend is far from being true for all lines and for all operators: the series are very broad and we have lines of similar length and very different average prices. This means that **companies adapt quite extensively their prices to market conditions and adopt aggressive pricing only when needed**.

This is even truer when looking at **newcomers** (in red in the chart): their prices are less dependent on distance and almost constant for the longer relations.

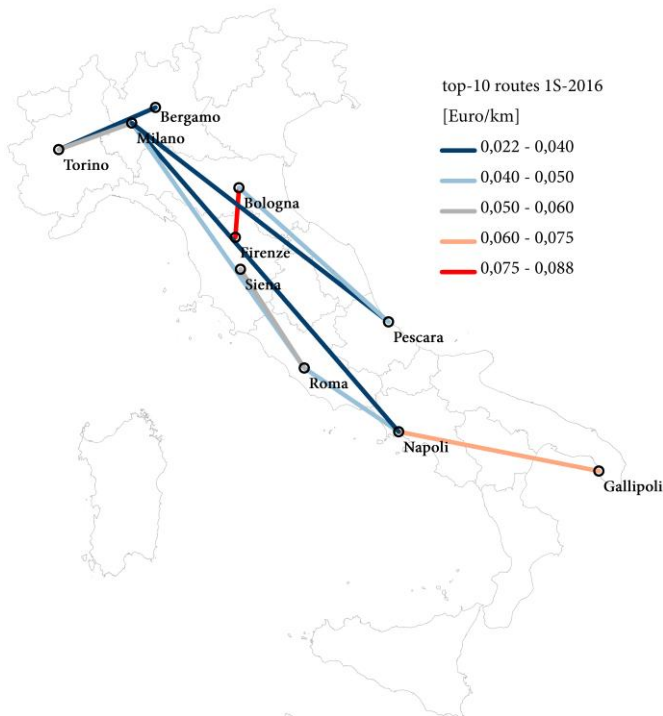
Long distance coach services in Italy
(Source: elaborations on CheckMyBus data)



Airport and regional services in Italy (Source: elaborations on CheckMyBus data)



Ogni cerchio rappresenta una relazione origine-destinazione. Il colore definisce il tipo di compagnia: tradizionale in blu e newcomer in rosso. La dimensione del punto dipende dal numero di biglietti ricercati sulla piattaforma checkmybus.it.
Each circle represents one origin-destination relation. The colour defines the type of company: legacy in blue and newcomer in red. The dimension of the dot depends on the number of researched tickets via checkmybus.it.



In realtà ogni relazione fa storia a sé. La mappa rappresenta le prime dieci relazioni di lunga percorrenza in termini di biglietti ricercati su checkmybus.it.

Nella *top-ten* sono presenti linee “storiche” come la Napoli - Gallipoli o Siena - Roma, ma anche linee che sono il risultato della liberalizzazione, come la Milano - Roma o la Torino - Bergamo.

Queste ultime risultano inoltre **più economiche** rispetto alle linee storiche. Ciò è dovuto sia alla competizione (inclusa quella intermodale con il treno), che al fatto che i servizi sono nuovi e quindi ancora in una fase aggressiva di penetrazione nel mercato

Every route is a different story. The map depicts the top-ten long distance routes in Italy in terms of researched tickets via checkmybus.it.

In the top-ten there are “historical” lines, such as Napoli - Gallipoli or Siena - Roma, but also routes that are a consequence of the liberalization process, like the Milano - Roma or Torino - Bergamo. These new routes are **cheaper** than the historical ones. This is because competition (also intermodal with train) is stronger and routes are new and consequently needful of a quicker market penetration.

Checkmybus.it include non solo operatori di lunga percorrenza ma anche quelli che forniscono servizi locali o aeroportuali. La quantità di biglietti ricercati sulla piattaforma risulta relativamente analoga tra nuovi entranti e gli storici operatori italiani. Ciò rappresenta un importante risultato della liberalizzazione che ha spinto le aziende storiche ad adottare **innovativi canali commerciali per catturare nuova domanda** oltre alla **clientela storica** che già conosce e usa i canali tradizionali (biglietterie o agenzie di viaggio) per l'acquisto dei biglietti. L'adesione alle piattaforme di ricerca e confronto dei servizi, nel medio - lungo termine costituisce un elemento importante per la crescita dell'utenza (per esempio i turisti) che ha così uno strumento utile per scegliere il tipo di servizio più adatto in un contesto di generale aumento dell'offerta.

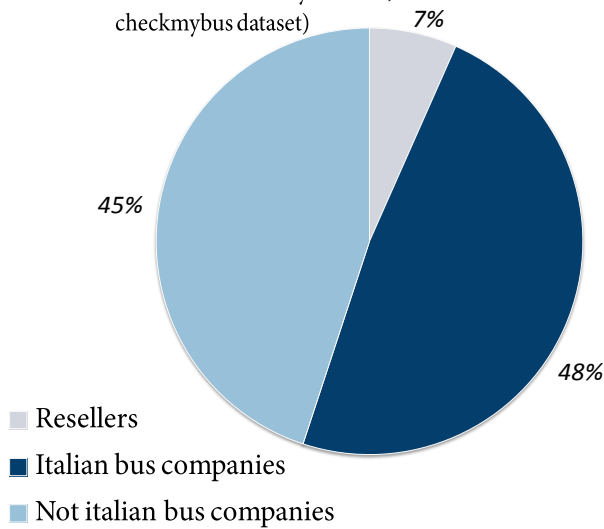
Allo stesso tempo, è possibile analizzare i segmenti di mercato in cui checkmybus.it risulta più presente. **Le rotte domestiche dominano sul totale generato** dalla piattaforma probabilmente in conseguenza della nuova offerta di servizi dovuta alla liberalizzazione che ha spinto i clienti ad utilizzare i meta-motori per conoscere i servizi disponibili. Anche le rotte fuori dall'Italia sono vendute in maniera rilevante attraverso la piattaforma italiana grazie all'app che consente l'utilizzo del sito per qualsiasi viaggio.

Checkmybus.it includes both long distance operators and those providing local or airport services. The amount of researched tickets is relatively similar between foreign newcomers and legacy Italian companies. This represents an important result of the liberalization that has pushed legacy Italian companies to join **innovative commercial channels to attract new passengers** in addition to their historical **customer base**, which already knows and uses traditional commercial channels (ticket offices or travel agencies). Joining these meta-engines for searching and for comparing the services, in the medium - long term represents an important element to increase the demand (for example the tourists) which can thus enjoy an useful tool to choose the best service in a context with an increasing level of supply.

At the same time, we can analyse the segments of the market in which checkmybus.it is more present. **Domestic routes dominate the total traffic generated** by the platform, probably because of the new supply resulting from the liberalization, which has pushed customers to use meta-search engines to know the available services. Also routes outside Italy are massively sold via the Italian platform, thanks to the app which allows using the website for any trip.

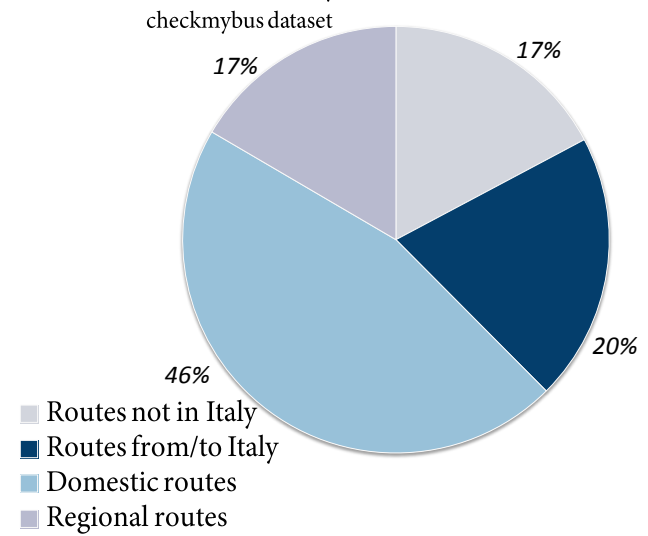
Nationality of operators

(Source: elaborations on CheckMyBus data, total checkmybus dataset)



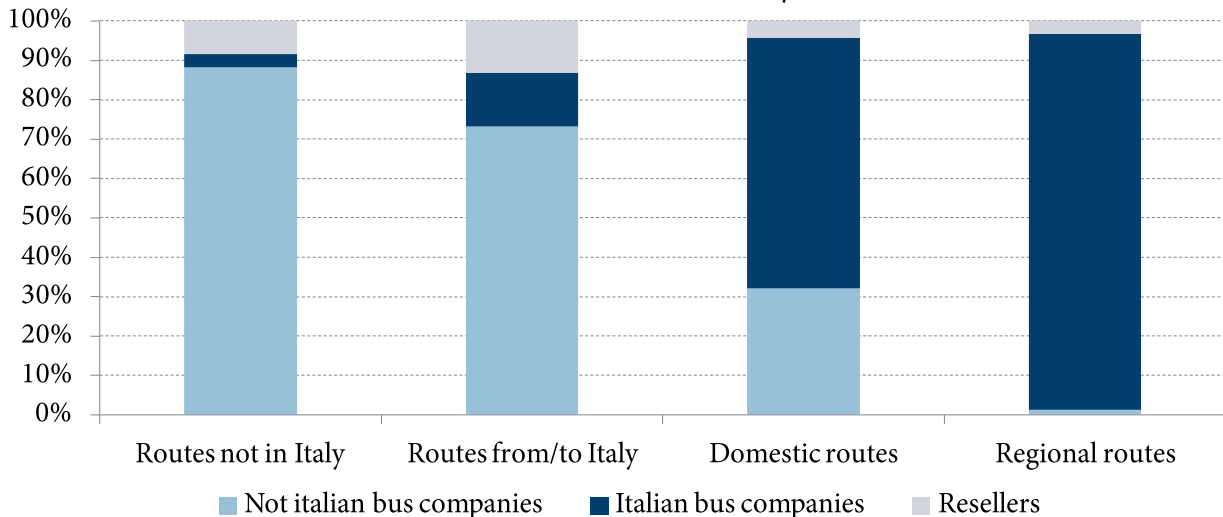
Type of route

(Source: elaborations on CheckMyBus data, total checkmybus dataset)



Traffic distribution by route type between operators, total CHECKMYBUS dataset

(Source: elaborations on CheckMyBus data)



La distribuzione dei biglietti ricercati su checkmybus.it tra aziende italiane e straniere evidenzia il ruolo delle prime sulle rotte regionali. Diversamente, le aziende straniere dominano il mercato da/per l'Italia e quello tra nazioni estere. Per quanto riguarda le rotte domestiche, gli operatori esteri stanno guadagnando quote di mercato in un ambito in precedenza dominato da aziende italiane.

The distribution of researched tickets via checkmybus.it between Italian and foreign companies evidences the dominant role of the former on regional routes. Differently, non-Italian companies dominate the market from/to Italy and the services outside the country. Concerning national routes, foreign companies are gaining market shares in a market previously dominated by Italian firms.

6 METODOLOGIA | METHODOLOGY

Le elaborazioni presentate in questo documento sono state sviluppate a partire dal **database mensile** fornito da checkmybus.it. Il dato si riferisce ai “click” (biglietti ricercati) effettuati sul motore di ricerca checkmybus.it ogni mese e reindirizzati verso i siti dei singoli operatori che forniscono il servizio. Comunemente al click corrisponde un acquisto. Nel dettaglio il database contiene:

- Nome della rotta tra città e città
- Operatori attivi sulla rotta
- Numero di biglietti ricercati attraverso checkmybus.it per rotta, nel mese
- Prezzo medio, per rotta o operatore

The elaborations presented in this document have been developed starting from the **monthly database** provided by checkmybus.it. The data refer to the “clicks” (researched tickets) made on the website checkmybus.it every month, which are then redirected towards the website of the single operators serving the route. Usually the process ends with the purchase of the ticket. In detail, the database includes:

- City to city route name
- Operators serving the route
- Number of researched ticket on checkmybus.com per route, per month
- Average price paid, per route and company

Product	Operator	Quantity	Total revenues	Average price	Month	Year
Venice – Istanbul	OrientExpress	100	8000,00	80,00	3	2016

A partire da questi dati è stato costruito un ulteriore database contenente altri attributi tali da consentire differenti analisi. In particolare, ad ogni record nel database sono state attribuite informazioni su:

- Codice ISTAT delle città di origine e destinazione
- Nome delle regioni di origine e destinazione
Area del paese tra cui viene offerto il servizio (es. Nord – Sud, Nord – Nord, etc.)
- Individuazione dei servizi aeroportuali
- Tipi di servizi (cioè rotte fuori dall’Italia, rotte da/per l’Italia, rotte domestiche, rotte regionali)
- Distanze tra città (costruito a partire dalla matrice delle distanze tra comuni fornita dall’ISTAT)
- Prezzo al chilometro per ogni rotta
- Tipi di operatori suddivisi tra aziende non italiane, aziende italiane e piattaforme di rivendita di biglietti.

Starting from these data, we built another database containing other attributes that allows different analysis. In particular, each record in the database has information on:

- Zip code of the origin and destinations cities
- Name of the origin and destination regions
- Areas of the country among which the service is provided (i.e. North – South, North – North, etc.)
- Identification of airport services
- Types of services (namely routes not in Italy, routes from/to Italy, domestic routes, regional routes)
- Distance between cities (built from the matrix of distances among municipalities provided by the Italian National Institute of Statistics)
- Price per km for each route
- Typology of operators divided between non-Italian bus companies, Italian bus companies or reseller

7 CONCLUSIONI | FINAL REMARKS

A circa un anno dalla liberalizzazione del trasporto su autobus di competenza statale, il mercato sta dando grandi segni di vitalità, con l'apertura di nuove rotte, l'entrata di operatori e l'affermarsi di nuove logiche commerciali e di marketing. Questo rapporto, preparato in collaborazione con www.checkmybus.it, rappresenta il primo di una serie periodica di studi sull'andamento del mercato degli autobus di lunga percorrenza in Italia, che si propone come utile **strumento di monitoraggio dell'evoluzione del settore, sia per le aziende che per il settore pubblico**. Il rapporto è basato sul campione di prezzi raccolti dalla piattaforma di vendita e descrive il **profilo degli utenti** delle autolinee, i **prezzi praticati**, il **livello di concentrazione del mercato**, le **rotte domestiche principali**.

In sintesi, è possibile evidenziare alcuni dati per il primo semestre di analisi:

- ✓ Nei primi sei mesi, il numero di transazioni registrate è **umentato di oltre 3,5 volte**. Questo indica sia una maggiore penetrazione della piattaforma Checkmybus.it, che un generale aumento del mercato. Questa crescita è avvenuta in maniera differenziata tra le diverse aree del paese, con le relazioni interne al Nord e quelle tra Nord e Sud cresciute di più;
- ✓ Milano è la prima località di origine e destinazione, così come da Milano partono 4 delle prime 10 rotte nazionali per biglietti ricercati su Checkmybus.it;
- ✓ I dati sulle ricerche mostrano livelli di concentrazione del mercato differenziati tra tipologie di relazioni. Le rotte a Sud sono quelle più concentrate, mentre quelle da Nord verso tutto il paese sono quelle in cui la competizione è più accesa;
- ✓ L'**indice dei prezzi calcolato su tutto il campione è di 0.051 €/km** sul semestre, con una **chiara tendenza alla riduzione** (era 0,063 €/km a gennaio). Le autolinee di lunga percorrenza hanno un prezzo medio al km molto inferiore sia ai servizi aeroportuali che a quelli regionali. I nuovi entranti hanno prezzi mediamente inferiori alle aziende storiche, ma vi sono casi in cui queste ultime applicano prezzi più competitivi, in particolare nei servizi tra i 250 e 400 km;
- ✓ Complessivamente, i biglietti ricercati su Checkmybus.it sono quasi perfettamente suddivisi tra aziende italiane e *newcomer* stranieri. Tuttavia, il mercato delle rotte domestiche, risulta ancora ben presidiato dalle aziende italiane con circa il 60% dei click.

About a year after the liberalization of long distance coach services, the market is showing great signs of vitality, with the opening of new routes, the entry of operators and the emergence of new business logic and marketing. This report, prepared in collaboration with www.checkmybus.it, is the first of a regular series of studies on the market for long-distance coach service in Italy, which is proposed as a useful **means of monitoring changes in the industry, both for companies and for the public sector**. The report is based on the sample of prices collected by the meta-engines platform and describes the **profile of the users** of these services, the **prices**, the **level of market concentration**, and the **main domestic routes**.

In summary, it is possible to highlight some figures for the first six months of analysis:

- ✓ In the first six months considered, the number of transactions on the website **increased by more than 3.5 times**. This indicates both a greater penetration of Checkmybus.it platform and a general increase of the market. This growth took place in different ways between the areas of the country. Internal relations in the North and North – South routes increased more;

- ✓ Milan is the first city both as origin and destination, at the same time from Milan start 4 of the top 10 domestic routes in terms of researched tickets on Checkmybus.it;
- ✓ Data on researched tickets show different levels of market concentration between types of relationships. The routes to the South are the most concentrated, while those from North to the rest of the country are those in which competition is higher;
- ✓ **The price index calculated on the whole sample is 0,051 €/km** in the first semester, with a **clear reduction trend** (it was 0.063 €/km in January). The long-distance coach services have a lower average price per km with respect to airport services or regional ones. New entrants have average prices below the historic companies, but there are cases in which the latter apply more competitive prices, in particular on services between 250 and 400 km;
- ✓ Overall, the researched tickets on Checkmybus.it are almost perfectly divided between Italian companies and foreign newcomers. However, in the domestic market the Italian companies still have an important role, with about 60% of the clicks.