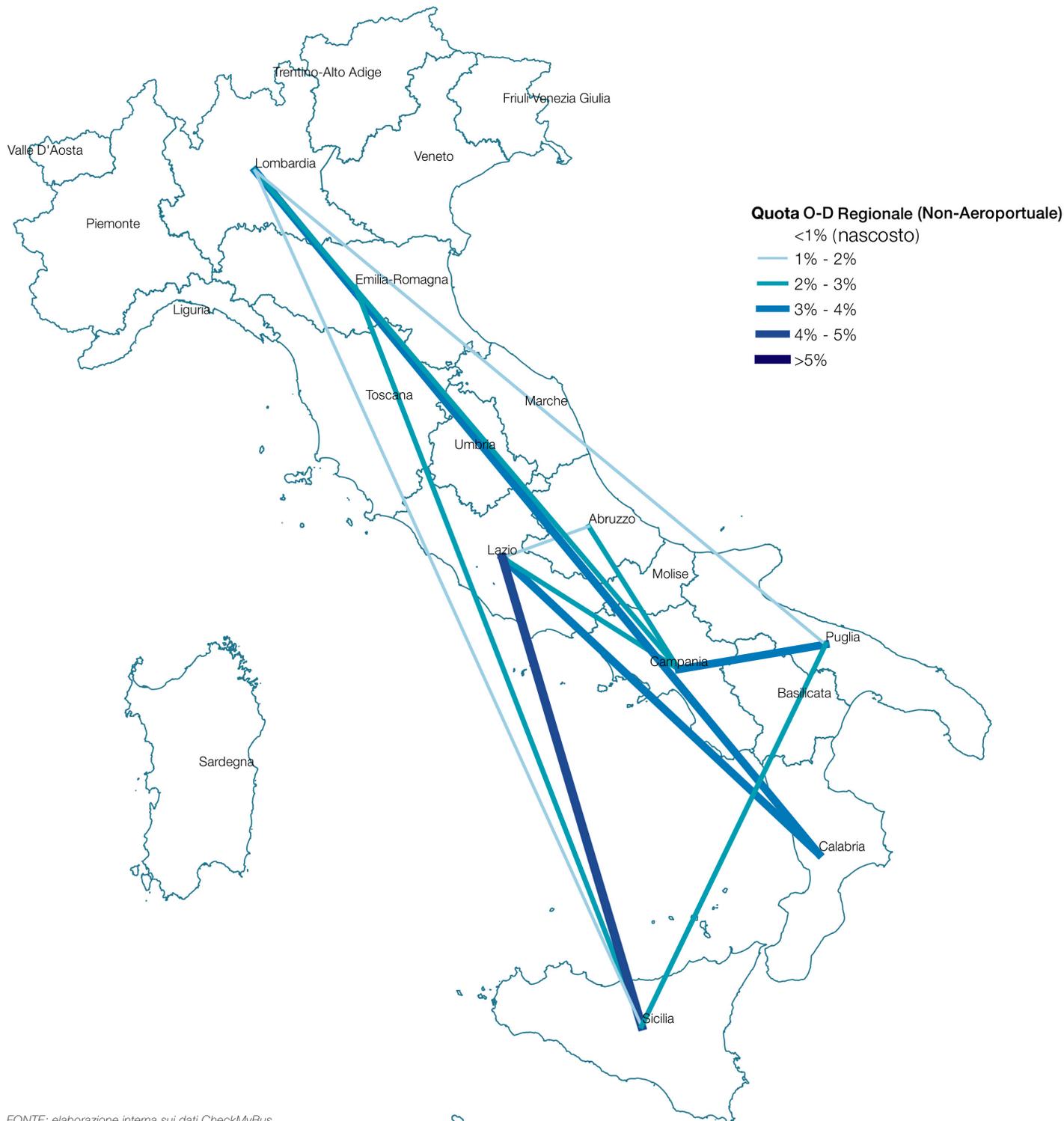


QUOTA O-D REGIONALE (LUGLIO 2019 - DICEMBRE 2019)

In questa scheda mostriamo le principali relazioni tra regioni nel mercato autobus nel 2019 e i prezzi al km per le venti principali rotte.

In termini di macro aree, le prime 10 relazioni (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 relazioni 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.

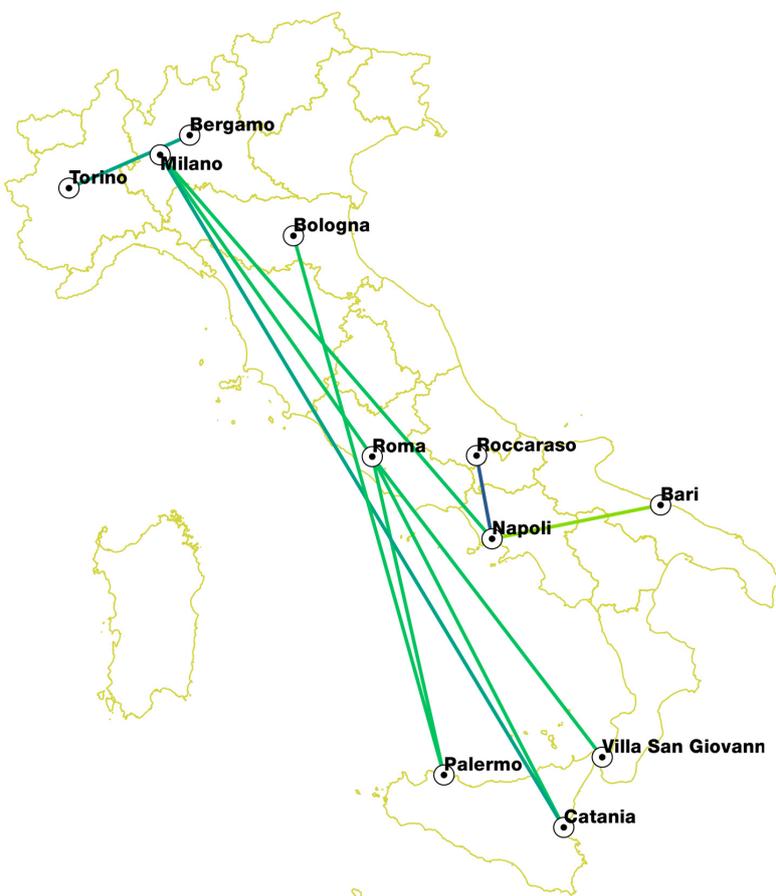
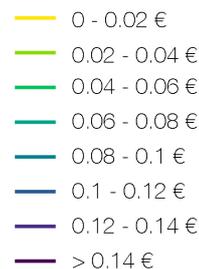
Un fatto interessante è il sostanzioso coinvolgimento della Sicilia nelle connessioni verso tutta l'Italia. I percorsi più cercati sono infatti tra la Sicilia e il Lazio e rappresentano circa il 5% del totale nazionale, prevalentemente da Roma a Palermo e Catania. Tra le coppie principali si trovano 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.



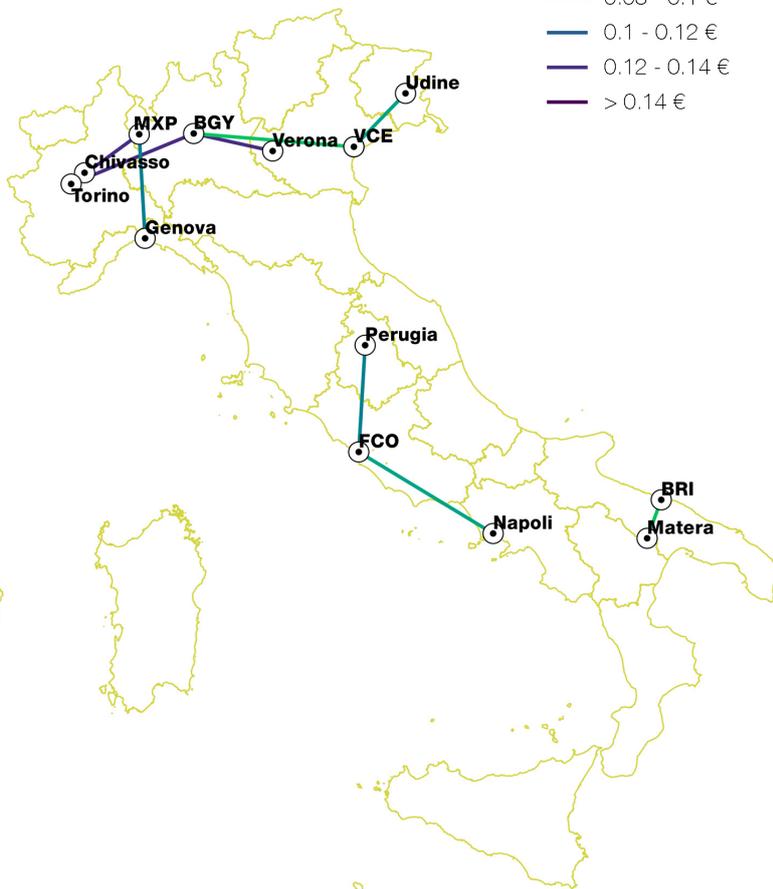
FONTE: elaborazione interna sui dati CheckMyBus

IL COSTO DELLE PRINCIPALI ROTTE ITALIANE (LUGLIO 2019 – DICEMBRE 2019)

Prezzo[€/km]



Le rotte non aeroportuali



Le rotte aeroportuali

FONTE: elaborazione interna sui dati CheckMyBus

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 tenere 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 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.

Di più su <http://www.traspol.polimi.it/report/>