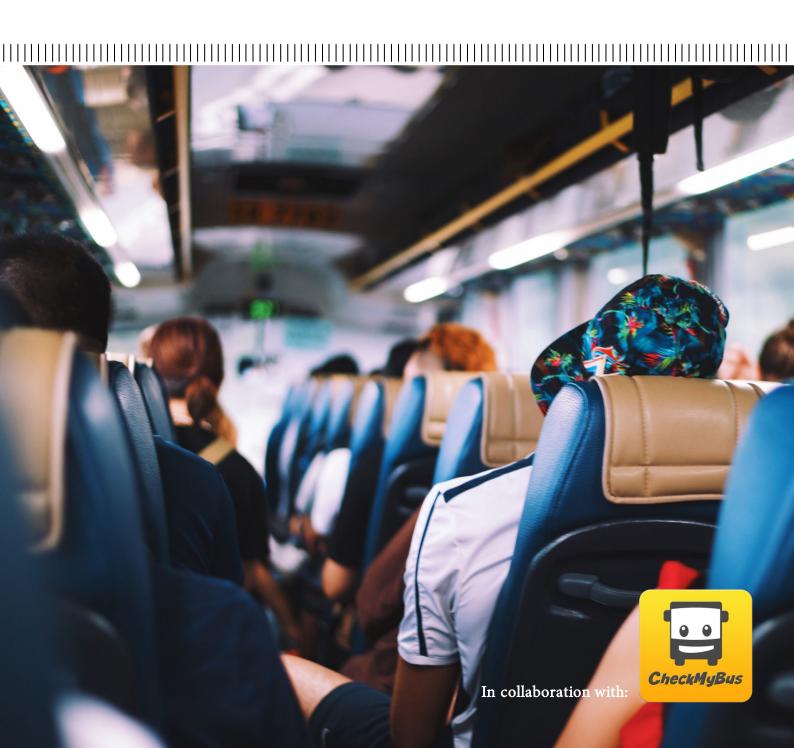




TRASPOL report 1/22

RAPPORTO SUL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA | ANNO 2021

ITALIAN LONG-DISTANCE COACH TRANSPORT MARKET REPORT | YEAR 2021



IL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA (Italian lo transport market report) Anno 2021 / Year 2021	ng-distance coach
Autori: Paolo Beria, Vardhman Lunkar, Samuel Tolentino	
Il presente rapporto viene pubblicato periodicamente in collaborazione con Checkmybus.it raccolti sulla piattaforma.	, sulla base dei dati
The report is published in collaboration with Checkmybus.it based on the data available on Checkmy	bus.it website.
Please quote as follows:	
Beria P., Lunkar V., Tolentino S. (2022). <i>Rapporto sul Mercato delle Autolinee a Lunga Pero</i>	correnza in Italia
/ Anno 2021. TRASPOL Report 1/22 & CheckMyBus. Milano, Italy.	
Photo by <u>Annie Spratt</u> on <u>Unsplash</u>	
TD A CDOL I about to rice di Doliti de dei Tracmenti	LITICA DEL TRACRODEL

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



Sommario

1	Premessa Premise	4
2	Introduzione Background	6
3	Utenza delle autolinee Coach users	9
4	L'andamento del mercato Market development	. 12
5	Indice dei prezzi Price index	. 20
6	Metodologia Methodology	. 30
7	Executive Summary	. 33

1 PREMESSA | PREMISE

Questo rapporto, preparato in collaborazione con Checkmybus.it, è la **ottava edizione** della serie di **studi sull'andamento del mercato degli autobus di lunga percorrenza in Italia.** Il rapporto è dedicato al monitoraggio dell'evoluzione del mercato tra gli anni 2017 e 2021 con un particolare focus sui prezzi.

Questa serie di studi 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. Poiché la crisi del COVID-19 non è ancora risolta, questo rapporto continua ad approfondire come l'epidemia di COVID-19 abbia avuto un impatto sul trasporto su autobus a lunga distanza.

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

Il rapporto è liberamente scaricabile da <u>www.checkmybus.it</u> e da <u>http://www.traspol.polimi.it</u> ed è basato sul campione di dati raccolti dalla piattaforma di vendita Checkmybus.it da gennaio 2017 a dicembre 2021.

Tutte le specifiche metodologiche sono raccolte nell'ultimo capitolo.

This report has been prepared in collaboration with Checkmybus.it. It is the **eighth edition** of the **study on the long-distance coach market in Italy**. The current research deals with market trends spanning 2017-2021, with a focus on prices.

Such extensive research aims to be a valuable tool to monitor the coach market evolution over the years, addressed both at coach companies and the public regulators.

Given that the COVID-19 crisis is not yet solved, this report continues, like the one of 2020, to highlight how the outbreak has impacted long-distance bus transport in Italy.

This edition adopts the same structure and methodology as the previous edition. Results and comparisons for the airport connections have been dealt with separately, given their different behaviour.

The report is freely available at <u>www.traspol.polimi.it</u> and <u>www.checkmybus.it</u>. It is based on a sample of data collected by the Checkmybus.it platform from January 2017 to December 2021.

All methodological specifications are given in the last section.

Rapporti ANAV

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.*

Altri rapporti

2019. L TRASPORTO INTERURBANO CON AUTOBUS

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.*

Edizioni precedenti del "Rapporto sul Mercato delle Autolinee a Lunga Percorrenza in Italia"

Beria P., Laurino A. (2016). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report F^t 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 Ft 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 Ist semester 2018.

Beria P., Tolentino S. (2019). Italian Long-Distance Coach Transport Market. Reportfull year 2018.

Beria P., Tolentino S., Vardhman L. (2020). Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2019.

Beria P., Tolentino S., Vardhman L. (2021). Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2020.

Articoli scientifici e libri

- Grimaldi R., Augustin K., Beria P. (2017). Intercity coach liberalisation. The cases of Germany and Italy. *Transportation Research Procedia*, 25, 474-490.
- 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.
- Beria P. (a cura di, 2018) Atlante dei trasporti italiani. Infrastrutture, offerta, domanda. Libreria Geografica, Novara.
- 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.
- 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.
- Lunkar, V., Beria, P., & Tolentino, S. (2022). Out of the spotlight: Four years of Italian coach market prices. Research in Transportation Business & Management, 100798.

2 Introduzione | Background

Come è ormai noto¹, 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. Altri movimenti di rilievo nel mercato si sono avuti all'inizio del 2017, quando FSI ha acquisito il 51% di SIMET, per offrire servizi di autobus a lunga percorrenza con il marchio Busitalia. Tuttavia, dopo meno di due anni di crescita, è avvenuta l'uscita dell'operatore ferroviario a seguito di una revisione del piano industriale, dunque il marchio ritorna sotto il pieno controllo di SIMET. 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 interregionalia Flix Bus. Anche in questo caso la frequenza è aumentata, in particolare sulle rotte più richieste come Bari-Roma, Bari-Napoli, Lecce-Firenze e Taranto-Firenze.

Nel 2019 è diventata via via operativa BlaBlaBus, nuovo marchio di BlaBlaCar nato dall'acquisto da SNCF di Ouibus.

After the complete deployment of liberalization in 2014, the operators introduced new routes and increased frequency. Thus, the market uplifted in terms of demand, supply and geographical coverage. Liberalization has also ramped up competition in terms of 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.).

After a few months, the market had already undergone a substantial change, with FlixBus acquiring all Megabus' European activities, including the Italian market.

At the beginning of 2017, FSI acquired 51% of SIMET to offer long-distance bus services under the Busitalia brand. However, after less than two years of growth, the railway operator exited following a revision of the industrial plan; therefore, the brand returned under complete control of SIMET.

Increasing partnerships with local operators in the North and the Center, FlixBus continued to strengthen its presence in the Italian market by adding new connections in Sicily and Calabria. The merging in later 2018 of Baltour, a company with 50 years of experience in Italy, with FlixBus and its technological innovation led to an increase of domestic and international routes across all of Italy. In October 2019, Marozzi, one of the first companies to invest in road passenger transport, passed the coverage of interregional lines to FlixBus. Frequency also increased in this case, especially on high demand routes like Bari-Roma, Bari-Naples, Lecce-Florence and Taranto-Florence. In 2019 the new brand BlaBlaBus started operations. It is the outcome of the acquisition 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,

TRASPOL - Politecnico di Milano | | Checkmybus.it

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

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.

Nonostante la pandemia, nel 2021 MarinoBus ha espanso le sue tratte in Calabria e, in collaborazione con l'operatore locale Egea Global Services, ha stabilito collegamenti con le città di Cosenza, Rende, Tarsia, Spezzano e Frascineto. A novembre 2021, MarinoBus e Autolinee Federico hanno annunciato la loro collaborazione e stabilito nuovi collegamenti per la Calabria, da Napoli, Roma, tutto il centro-nord Italia e anche a paesi europei come Svizzera, Francia, Lussemburgo e Germania. Con il lancio di questa collaborazione hanno anche esteso il servizio a Reggio e Catanzaro.

Una nuova entrata importante è avvenuta il 27 maggio 2021, quando sono iniziati i servizi della neonata compagnia Itabus. È stato dichiarato che prima del suo inizio erano già stati venduti 20.000 biglietti. Itabus promette di soddisfare la domanda di mobilità degli italiani e di integrare la rete di trasporto nazionale, espandendo gradualmente la sua rete in base alla capillarità territoriale, servendo grandi città e piccoli centri. A regime, la sua flotta vanterà 300 autobus di ultima generazione, dotati di tutti i comfort e di sistemi di sicurezza all'avanguardia, offrendo viaggi di qualità a prezzi estremamente competitivi sul mercato. A ottobre ha inoltre annunciato la collaborazione con Enjoy (servizio di car sharing di Eni) per permettere a chi viaggia in autobus sulle medie e lunghe distanze di proseguire il viaggio fino alla destinazione finale con il car sharing.

A febbraio 2022, secondo i dati Acea, il mercato UE degli autobus è sceso del 12,9 per cento rispetto a gennaio 2022. Tra i quattro mercati chiave della regione, l'Italia ha registrato guadagni a due cifre (+32,1 per cento), seguita dalla Spagna (+7,1 per cento). Francia e Germania, invece, hanno subito perdite a due cifre (rispettivamente -20,2 per cento e -18,3 per cento).

establishing a multimodal transport network that offers 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.

Despite the pandemic, in 2021 MarinoBus expanded the travel solutions in Calabria and established - in synergy with the local operator Egea Global Services - connections with Cosenza, Rende, Tarsia, Spezzano and Frascineto.

In November 2021, MarinoBus and Autolinee Federico announced partnership and established new connections to Calabria, from Naples, Rome, all of central-northern Italy and also to European countries such as Switzerland, France, Luxembourg and Germany. They also extended the service in Reggio and Catanzaro with the launch of this collaboration.

A new major entry occurred on 27th May, 2021, when the services of the newfounded Itabus commenced. It was declared that before its commencement, 20.000 tickets were already sold. Itabus promises to satisfy the mobility demand of Italians and to integrate the national transport network, gradually expanding its network based on territorial capillarity, serving large cities and small towns. When fully operational, its fleet, will boast 300 latest generation buses, equipped with all the comforts and state-of-the-art safety systems, offering quality travel at extremely competitive prices on the market. In October, it also announced its collaboration with Enjoy (car sharing service by Eni) to permit those who travel by bus on medium and long distances to continue their journey to the final destination with car sharing.

In February 2022, according to Acea data, the EU bus market fell by 12.9 percent with respect to January 2022. Among the four key markets in the region, Italy recorded double-digit gains (+32.1 percent), followed by Spain (+7.1 percent). France and Germany, on the other hand, suffered double-digit losses (-20.2 percent and -18.3 percent respectively).

Il 24 marzo 2022, Flix Bus ha aderito alla Carta Nazionale dei Giovani, l'iniziativa promossa dal Dipartimento del Governo per le Politiche Giovanili e il Servizio Civile Universale per consentire alle persone residenti in Italia tra i 18 e i 35 anni di usufruire di sconti su beni e servizi culturali. Flixbus ha messo a disposizione di chi scarica la card, un milione di codici sconto per viaggiare a bordo della compagnia.

Collegando la città di Torino con l'aeroporto di Malpensa (a partire da venerdì 25 marzo 2022), debutta in Italia il servizio navetta di Flibco, società specializzata nella mobilità aeroportuale e già attiva in Belgio, Lussemburgo e Germania.

On 24th March, 2022, FlixBus adheres to the National Youth Charter, the initiative promoted by the Government Department for Youth Policies and the Universal Civil Service to allow people residing in Italy between the ages of 18 and 35 to take advantage of discounts on cultural goods and services. Flixbus has made available to those who download the card, one million discount codes to travel aboard.

Connecting the city of Turin with Malpensa airport (starting Friday 25 March, 2022), the Flibco shuttle service, a company specialized in airport mobility and already active in Belgium, Luxembourg and Germany makes its debut in Italy.

3 UTENZA DELLE AUTOLINEE | COACH USERS

Le ricerche su CheckMyBus.it

I primi anni post liberalizzazione e post lancio del portale Checkmybus.it hanno visto una crescita continua nelle ricerche. La velocità della crescita è cambiata negli anni, con i tassi maggiori nel 2019, con una crescita delle ricerche rispetto al 2018 del 70%, spinta da un aumento del 32% delle coppie origine-destinazione cercate.

Nel 2020 ci si sarebbe aspettata una ulteriore crescita, effettivamente abbozzata nel mese di gennaio. Tuttavia, a causa della preoccupazione legata alle prime fasi della pandemia in Europa e ai primi casi registrati in Italia verso la fine di febbraio, le ricerche totali nel secondo mese erano già diminuite. Il secondo semestre, nonostante l'allentamento del lockdown, mostrava comunque una diminuzione del 75% delle ricerche totali rispetto al secondo semestre del 2019.

Nel 2021 il numero di relazioni ricercate è stato più o meno simile, ma il numero di richieste è ricresciuto del 70%.

Su base mensile si notano differenze tra i due anni. Dopo le restrizioni severe tra Febbraio e Aprile 2021 dovute alla crescita in Italia e altrove della variante Delta, i movimenti sono ripresi da maggio, con il calo di infezioni e ospedalizzazioni grazie ai vaccini. Dal mese di maggio le richieste sono tornate a crescere e i mesi estivi di luglio e agosto hanno superato quelli del 2020, pur restando su livelli di circa la metà rispetto al 2019. Nel complesso, il secondo semestre 2021 è tornato ai livelli del 2017.

The searches on CheckMyBus.it

The initial years post liberalisation and the launch of the CheckMyBus search portal had seen a continuos increase in searches. The growth in rates has been changing. The biggest acceleration has been in 2019, marking a 70% increase in searches with respect to 2018, boosted by a 32% increase in O-D pairs.

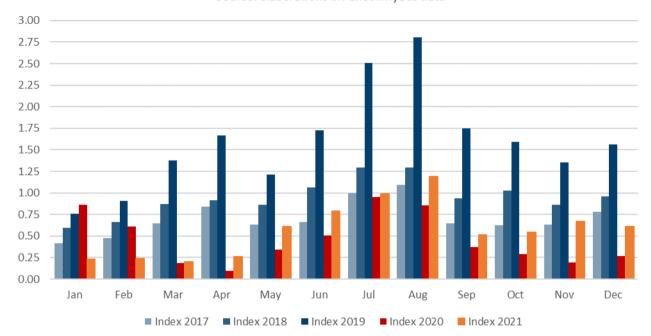
A similar growth would have been expected in 2020 but the initial onset of the COVID-19 pandemic towards the end of February, the total searches had started decreasing. The second semester, despite the lower restrictions as compared to the first (when complete lockdowns had decimated all travel), still showed a 75% decrease in the total searches compared with the second semester of 2019.

The number of OD pairs in 2021 was more or less the same as 2020, but the average requests per route rose in 2021 by 70%.

On a monthly basis, some differences rise. After the relatively severe restrictions imposed from February 2021 to April 2021 due to the onset of the Delta variant elsewhere and in Italy, movements were again permitted from May as the cases decreased due to containment and hospitilizations reduced due to vaccination campaigns reduced. From the month of May requests increase and the Summer months of July and August are higher than 2020 but still less than half of what it was in 2019. Overall, the 2nd semester of 2021 returned to the levels of 2017.

CheckMyBus monthly traffic evolution index

July 2017 = 1, interregional Italian bus routes only Source: elaborations on CheckMyBus data



Variations in the amount of surveyed routes and quantity of requests with respect to previous year 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% 2020 -45% -42% 2021 -2% +70%

Variation in the quantity of searched tickets with respect to the previous year Source: elaborations on CheckMyBus data		
Year	Quantity of tickets searched	
2017	33%	
2018	34%	
2019	69%	
2020	-71%	
2021	24%	

Il profilo dell'utenza

I precedenti anni di monitoraggio (2017-2019) hanno sempre evidenziato una percentuale maggiore di utenti femminili (la media è del 55%). Nel 2020 si è osservata una proporzione simile tra uomini e donne e nel 2021 il contributo femminile è tornato ancora ad essere superiore (del 5%) rispetto agli uomini.

Guardando le fasce di età, la fascia di utenti di 18-24 anni è l'unica che è tornata a crescere durante il COVID, dopo una decrescita fino al 2019. Tutti gli altri gruppi di età hanno perso il 6%.

Possiamo interpretare questo fenomeno in due fasi. Prima del 2020 il mercato si è progressivamente aperto alle classi di età "intermedie" grazie a maggiore offerta e qualità rispetto al passato. Le categorie "storiche" di giovani e anziani erano quindi calate in termini proporzionali. Durante la pandemia, lo smart working, le riunioni a distanza e sopratutto la paura del contagio hanno progressivamente ridotto i viaggi della popolazione più anziana, facendo ricrescere nuovamente la quota dei giovani.

Users' profile

The past years (2017-2019) of monitoring have consistently revealed a higher percentage of female users (average being 55%). While, the year 2020 saw an almost equal proportion of males and females, the contribution of females was again 5% more than the males in 2021.

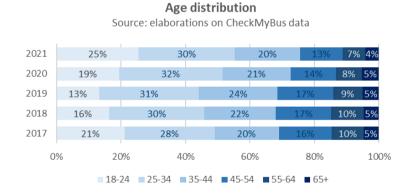
Looking at the age of travellers, the 18-24 yearsone is the only age group which, after a decrease until 2019, had an increasing trend during COVID, while all other age groups have lost weightage (6%).

We can interpret this phenomenon in two phases. Before 2020 the market has progressively open to "intermediate" age cohorts thanks to increased supply and quality. The "historical" categories of young and elders have consequently proportionally decreased. During pandemic, smart working remote meetings and especially the fear of infection has progressively reduced the trips of the elder population, letting the share of the young to increase again.

Gender distribution
Source: elaborations on CheckMyBus data

2021 52.7% 47.3%
2020 50.4% 49.6%
2019 53.3% 46.7%
2018 56.2% 43.8%
2017 55.5% 44.5%
0% 20% 40% 60% 80% 100%

■ female ■ male



4 L'ANDAMENTO DEL MERCATO | MARKET DEVELOPMENT

Il mercato italiano per macroarea²

Prima della crisi pandemica, il mercato principale in termini di biglietti cercati è sempre stato il Sud, con le relazioni macroregionali principali Nord-Sud e Sud-Sud. Nel 2020 i collegamenti Sud-Sud hanno mantenuto popolarità in termini di quota, come mostrato in figura, mentre le relazioni Nord-Sud hanno evidentemente perso terreno. Nel 2021, per la prima volta, la relazione principale è diventata quella tra Nord e Nord, la cui quota è aumentata di 8 punti percentuali e il numero di biglietti cercati di ben il 91%. Le relazioni lunghe tra Nord e Sud hanno continuato la loro discesa di quota di mercato (5% rispetto al 2020 e 8% rispetto al 2019), anche in valori assoluti di biglietti cercati (25% rispetto al 2020 e 75% rispetto al 2019). Ancora una volta si può ipotizzare che la causa sia ricercabile nella riluttanza dei passeggeri a percorrere lunghe distanze in autobus per via del maggior rischio percepito o semplicemente per l'aumento del "South working" e riduzione della mobilità business di lungo raggio.

Nel 2021 tutte le relazioni interne alle macro-regioni hanno visto un aumento della quota di mercato mentre le altre sono leggermente calate. Come numero assoluto di biglietti cercati, come già detto, le relazioni interne sono ora le principali. Le relazioni più lunghe sono calate e le medie distanze di Nord-Centro e Sud-Centro vedono una crescita del 20% rispetto al 2020.

Il mercato per macroarea³

Before COVID-19 crisis, the principal market in terms of searched tickets has been the South, with the leading macroregional relations being North-South and South-South. In 2020, the South-South connections maintained popularity in terms of share, as shown in the figure, while the North-South relation has evidently lost shares. In 2021, for the first time, the leading sub-market is the North - North relation, whose share increased of 8 points and the number of tickets searched of 91%. Longer relations like North - South show a continued decrease in market share (5% with respect to 2020 and 8% with respect to 2019) and also in number of tickets searched (25% with respect to 2020 and 75% with respect to 2019). This is again because of passengers' reluctance to travel long distances by bus due to the higher perceived risk, or simply in the increase of "South working" and contraction of long-distance business

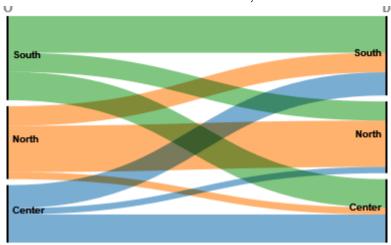
In 2021, all the relations internal to their macro regions has seen an increase in market share while the others have only slightly decreased. In terms of the searched tickets, as mentioned above, internal relations lead the way. Longer relations have reduced and the mid distance relations like the North – Center and South – Center observe an average increase of 20% with respect to 2020.

² 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.

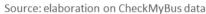
³ It is reasonable to assume that user group who turns to search engines such as CheckMyBus does not in principle include loyal customers from individual operators, nor frequent travelers on a single route who tend to use the known travel solution; this factor could also have a temporal component, as users are acquired and retained by the operators.

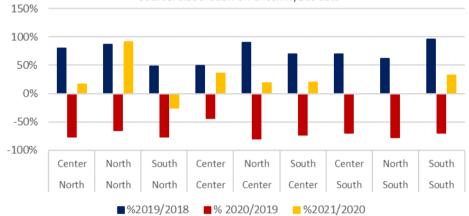
Macroarea routes' share, 2021

Source: elaborations on CheckMyBus data



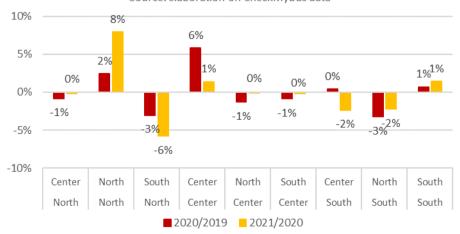
% change in tickets searched



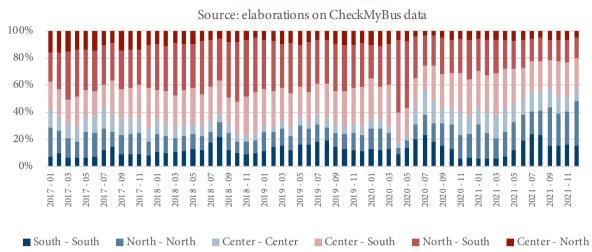


% change in market share of macro relations

Source: elaboration on CheckMyBus data



Macroarea routes' share



Confronto mese su mese

I primi mesi del 2021 sono stati bassi a causa dei lockdown parziali e completi sul territorio nazionale. Si è tornati a vedere domanda solo da Aprile.

I rapporti dei mesi di aprile, maggio, novembre e dicembre del 2021 rispetto al 2020 sono molto alti a causa delle forti restrizioni dell'anno precedente più che a una vera crescita. **Mediamente, i mesi del 2021 sono 3.3 volte superiori ai corrispondenti del 2020**, con tassi superiori solo nella macro-relazione Nord – Nord seguita da Centro – Centro e Sud – Sud, che ancora una volta indica che il 2021 è stato l'anno dei viaggi intra-area piuttosto che di lungo raggio.

Rispetto al 2019, quando la mobilità era priva di restrizioni, il confronto mese-su-mese crolla a 0.43. Il modo con cui i diversi mercati hanno reagito è molto diverso. I mercati di breve raggio hanno complessivamente tenuto meglio rispetto a quelli lunghi, dove la domanda non ha ancor raggiunto il 30% di quello che era. Tuttavia vi è stata una lenta ma promettente risposta (+24%) nel 2021 rispetto al 2020.

Oltre alla diversa performance complessiva, in alcuni sottomercati i segnali migliori si sono avuti tra aprile e maggio (es. Centro-Centro e Centro-Sud) mentre in altri a fine anno (es. Nord-Nord e Sud-Sud).

Month-over-month comparison

The initial months of 2021 were quiet due to the partial/complete lockdowns over the national territory and real demand is seen only after April. The high ratios of April, May, November and December 2021 when compared to the same months of 2020 are because of the heavier restrictions in the previous year rather than a true growth. The average ratio of 2021/2020 months is 3.3 and the only macro relation above the average is North – North followed closely by Center – Center and South – South which clearly indicates that the year 2021 was dominated by intermacroregional trips rather than long or even medium distance trips.

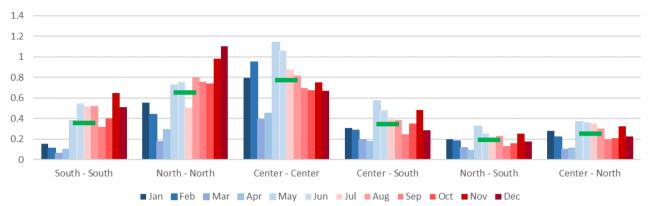
When this value is compared to the year 2019 (when mobility conditions were unrestricted), the average ratio for all months is 0.43.

There is a better overall performance of short-haul markets, while **for long distance relations demand has not yet reached 30% of what it used to be in 2019.** Nevertheless, there has been a slow and a promising response (+24%) in 2021 with respect to 2020

In addition to the different overall performance, some relations have performed less worse in April and May (e.g. Centre-Centre and Centre-South) and other at the end of the year (North-North and South-South).

Monthly searches comparison 2021/2019

Source: elaborations on CheckMyBus data



La lunghezza dei viaggi

La quota in termini di biglietti cercati per distanze inferiori a 600 km ha mostrato un aumento del 12.5% rispetto al secondo semestre del 2019. I viaggi sulle distanze superiori a 600 km al contrario continuano a diminuire come conseguenza della pandemia. I collegamenti a breve e media distanza hanno sofferto relativamente meno, essendo preferiti per il minor rischio di contagio percepito dovuto al ridotto tempo a bordo con altri passeggeri.

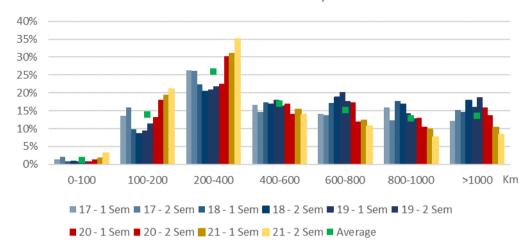
Travel length

The shares in terms of searched tickets for interregional routes for distances less than 600 km saw a 12.5% increase, of which the largest contribution was for 200-400 km (8%). **Distances longer than 600 km continue to decrease as a consequence of the ongoing pandemic.** The short⁴ and medium distance connections suffer relatively less, being preferred for the perceived lower risk of infection due to the reduced time onboard with other passengers.

⁴ Connecting two different Regions anyway

Quota of searched tickets per travel length

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



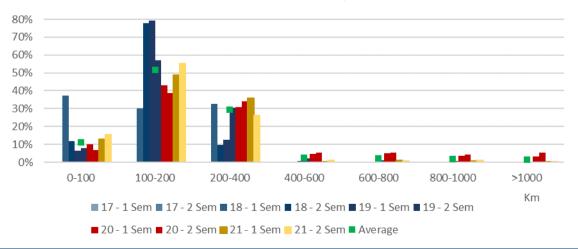
I collegamenti con gli aeroporti sono stati dominati dai viaggi inferiori ai 400 km come negli anni precedenti. I collegamenti più brevi, tra 0-100 e 100-200 km sono cresciuti dal 2020 del 5% e del 9% rispettivamente. Tra 200 e 400km la crescita è stata del 9.5% sull'anno precedente. Fino al 2019 le relazioni di lunga distanza stavano guadagnando terreno, ma questo trend si è interrotto con la pandemia. Ora le distanze sotto i 400km costituiscono il 97% delle ricerche. Oltre i 400 km, inoltre, c'è stato un calo dell'8% sia tra 2019 e 2020 che tra 2020 e 2021.

Looking only at the connections with airports, they are dominated by trips below 400 km like the previous years. The relatively short distances of 0-100 km and 100 – 200 km has increased by 5% and 9% with respect to 2020 respectively. 200 – 400 km range saw a further 9.5% decrease with respect to 2020.

Until 2019, promising long distance relations were gaining share but this evolving trend has been highly disturbed by the pandemic. Distances less than 400 km constitute 97% of all searches. While distances longer than 400 km had fallen by 8% in 2020 with respect to 2019 and further by 8% in 2021 with respect to 2020.

Quota of searched tickets per travel length

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



Le principali rotte⁵ e località

Considerando le ricerche aggregate per regione, le prime 10 rotte richieste nel secondo semestre 2021 (escluse quelle che interessano gli aeroporti) confermano l'importanza delle relazioni tra le regioni limitrofe e quelle più lunghe Nord-Sud come Lombardia-Calabria ed Emilia Romagna-Calabria.

Tra le 10 relazioni principali, 4 sono interne al Nord e 3 tra Centro e Sud. La relazione Puglia-Campania ha mantenuto la posizione rispetto allo scorso anno, complice l'assenza di una rete ferroviaria efficace. Le tratte più ricercate sono tra Lazio-Calabria (6%) e Lazio-Abruzzo (6%), seguite da Lazio-Campania e Puglia-Campania con 5% ciascuna. Compaiono le relazioni tra Lazio e Marche col 4%. Scompaiono tra le più ricercate nel 2021 relazioni come Emilia Romagna-Lombardia e Campania, Aosta-Lombardia e Puglia-Sicilia. La forte presenza della Calabria nelle relazioni col Centro e Sud è l'effetto dell'abbondanza di origini/destinazioni nella regione, con rotte che collegano saldamente località anche molto piccole.

Le rotte aeroportuali nel 2017-2019 si sono concentrate principalmente sui due principali sistemi aeroportuali, Milano/Bergamo e Roma, ma un paio di relazioni con gli aeroporti di Bologna e Venezia hanno iniziato ad emergere negli ultimi due anni.

La rotta Piemonte-Lombardia mantiene la massima quota tra tutte le relazioni aeroportuali, cresciuta al 31% (dal 31% del 2020 e 21% del 2019). La pandemia ha imposto una forte concentrazione attorno a poche relazioni principali: i primi 10 collegamenti rappresentano l'87% del totale 880% nel 2020, 60% nel 2019). Relazioni molto lunghe come Lombardia-Puglia, Calabria e Sicilia non sono più presenti. La relazione Puglia – Basilicata (cioè Matera – Aeroporto di Bari) è cresciuta al 12%, dal 4% del 2020 ed è ormai la seconda relazione nazionale. La relazione tra

Top routes⁶ and places

In terms of regional aggregation, the **top 10 searched relations** in the second semester of 2021, excluding the ones involving airports, confirm the **importance of relations between neighbouring regions and longer North-South ones**, such as Lombardia-Calabria.

There are 4 relations internal to the North and three between the Centre and the South in the Top 10 connections. Puglia-Campania relation holds its position from last year owing to the absence of an effective rail network. The most searched routes are Lazio-Calabria (6%) and Lazio-Abruzzo (6%) followed by Lazio-Campania and Puglia-Campania at 5% each. Marche-Lazio relation makes it to the Top 10 with 4% which did not exist before. Previously existing relations like Emilia Romagna-Lombardia, Emilia Romagna-Campania, Lombardia - Aosta and Puglia-Sicilia do not show up in the Top relations of 2021. The strong presence of Calabria with the center and the south a testament to the abundance of origins/destinations in the region with routes robustly connecting even smaller villages and towns.

The airport routes in 2017-2019 mainly concentrated on the two principal airport systems, Milan/Bergamo and Rome but a couple of relations with Bologna and Venezia airports have started to emerge in the last two years. The relation Piemonte - Lombardia holds its place for the maximum share, grown in 2021 to 42% (31% in 2020 and 21% in 2019). Pandemics has pushed concentration around very few airport routes: the top 10 relations represent 87% (80% in 2020 and 60% in 2019) of all airport relations in Italy. Long-distance relations like Lombardia-Puglia, Lombardia-Calabria and Lombardia-Sicilia that previously existed are not present anymore. The relation Puglia - Basilicata (that is Matera - Bari airport), which had a share of 4% in 2020, holds now the second place in 2021 with 12%. The

⁵ In questo e nei successivi paragrafi le rotte descritte si intendono in entrambe le direzioni.

⁶ In this and in the following paragraphs the described routes are intended in both directions.

Trentino Alto Adige e Lombardia è riapparsa tra le principali dopo il 2019.

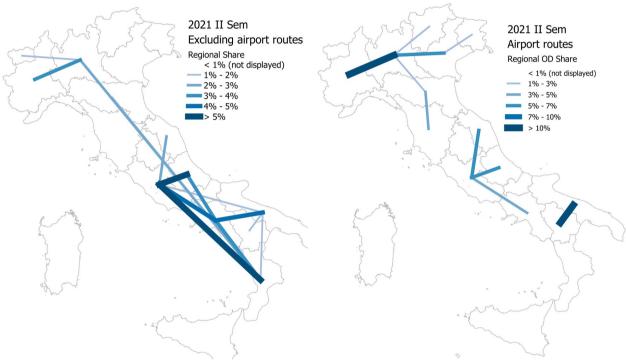
Per quanto riguarda le principali destinazioni aeroportuali nel 2021, le prime due (Roma e Napoli) restano in testa, mentre Torino supera Milano e Malpensa cresce di tre posizioni superando Firenze e Bologna. Matera è nelle prime 20 destinazioni, in crescita di 22 posizioni e anche Bari entra con 41 posizioni guadagnate.

relation of Trentino Alto Adige with Lombardia has reappeared after 2019.

Regarding main destinations for all routes in 2021, the top 2 (Rome and Naples) maintain their top spot while Torino takes the third spot of Milan and Malpensa jumps 3 spots overtaking Bologna and Firenze. Interesting is that Matera makes it to the Top 20 (22 spots ahead of what it was in 2020) and even Bari airport climbing 41 spots to make it to the Top 20.

Regional OD share, 2021 II Semester

Source: elaborations on CheckMyBus data



		E STATE OF THE STA			
TOP 20	-	for searched tickets	10	Chieti	2
Sc	national ro ource: elaborations on C		11	BGY	2
Rank	City/Airport	Change 2021 vs 2020	12	FCO	-2
			13	Sala Consilina	12
1 2	Roma Napoli	0	14	San Benedetto del tronto	18
3	Torino	1	15	Lamezia Terme	2
4	Milano	-1	16	Verona	8
5	MXP	3	17	Salerno	-2
6	Bologna	-1	18	Giulianova	-4
7	Firenze	-1	19	Cosenza	3
8	Matera	22	20	BRI	41
9	Bari	0			

Considerando le rotte internazionali, le prime 5 città italiane hanno lievemente modificato il loro ordine relativo, con Roma che mantiene la prima posizione. Il secondo aeroporto romano guadagna 11 e Fiumicino raggiunge il settimo. Città turistiche importanti come Siena e Rimini guadagnano 10 posizioni ciascuna.

Considering international routes, the top 5 Italian cities have slightly changed their respective positions, with Rome maintaining its top spot. The secondary airport of Rome (CIA – Ciampino) has gained 11 places while principal airport FCO – Fiumicino gained a spot and is in the 7th place.

TOP 20 Cities and Airports for searched tickets international routes Source: elaborations on CheckMyBus data			
Rank	City/Airport	Change 2021 vs 2020	
1	Roma	0	
2	Napoli	1	
3	Milano	-1	
4	Torino	0	
5	CIA	11	
6	Bologna	-1	
7	FCO	1	
8	Firenze	-2	
9	Verona	-2	

10	Bari	2	
11	Genova	-2	
12	Rimini	10	
13	Caserta	2	
14	Foggia	20	
15	Siena	10	
16	BGY	-3	
17	Venezia	-3	
18	Cosenza	18	
19	Roccaraso	62	
20	Salerno	3	
	·	·	

5 Indice dei Prezzi | Price index

Indice dei prezzi

L'indice dei prezzi è realizzato calcolando il **prezzo medio pesato per km** su tutte le ricerche effettuate nel periodo 2017-2021 sulla piattaforma CheckMyBus.it per i collegamenti in autobus fra regioni diverse.

Il primo anno della pandemia ha cambiato completamente la dinamica dei prezzi a causa del basso rapporto domanda/capacità, interrompendo la fase di stabilizzazione dei prezzi osservata fino al 2019.

Il 2021 è stato invece più stabile del 2020. I prezzi nei primi mesi sono stati superiori del 45% rispetto al 2020, quando l'assenza totale di domanda aveva lasciato le aziende del tutto prive di leve di prezzo. I prezzi sono aumentati leggermente ad aprile con l'alleggerimento delle restrizioni a Pasqua. Da maggio in poi l'indice dei prezzi ha seguito un trend poco inferiore al 2020, fino al picco di agosto. Il secondo semestre, quasi del tutto privo di restrizioni e domanda crescente, ha visto prezzi inferiori del 10% rispetto a quelli del 2020.

Vale la pena di sottolineare che i prezzi sono cresciuti in maniera significativa, ma meno della riduzione di capacità imposta dai decreti sul distanziamento. Le imprese dunque sono sotto stress dal punto di vista del breakeven nonostante la riduzione delle percorrenze.

Price index

The price index represents the **average weighted price per km** of all searches for the period 2017-2021 performed on the CheckMyBus.it platform for bus connections between different regions.

The first year of the pandemic had changed the price dynamics completely due to low demand/capacity, stopping the stabilisation phase of prices observed until 2019.

2020, when the total absence of demand has left companies without levers, the prices for the first few months were around 45% higher. The price increased only slightly in April when the restrictions were relatively eased during the Easter holidays. From May onwards the price index followed a similar trend (less steeper than 2020) until peaking in August. The second semester with almost no restrictions and a steep demand, saw the price index 10% lower than the second semester of 2020.

It is worth remembering that prices increased significantly, but less than the reduction of capacity imposed by social distancing. This means that companies are under severe stress despite the reduction of production.

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

[€/km]	Jan –	July –
[€/KIII]	June	Dec.
2017	0,060	0,065
2018	0,058	0,058
2019	0,055	0,060
2020	0.062	0.093
2021	0.077	0.084

Price index
excluding origin and destinations in airports
Source: elaborations on CheckMyBus data



Price variation against the previous semester excluding origin and destination in airports Source: elaborations on CheckMyBus data January – June July - December 2018 -11% +0,9% 2019 -6,4% 9,4% 2020 3,1% 50%

Price variation against the same semester			
	of previous year		
excludi	ng origin and desti	ination in airports	
Sou	rce: elaborations on Cl	neckMyBus data	
January – June July - December			
2018	-4,1%	-10,2%	
2019	-5,6%	2,3%	
2020	1,8%	54,7%	
2021	25,3%	-9,1%	

I prezzi delle rotte aeroportuali

-16,6%

2021

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.

9%

I prezzi medi per km per le rotte aeroportuali sono stati di circa il 50% superiori rispetto alle rotte normali. L'indice dei prezzi ha visto un aumento del 32% nel primo semestre del 2021 rispetto allo stesso semestre del 2020 e del 50% rispetto al 2019. Nel secondo semestre sia i trend che i prezzi si comportano analogamente, ma con meno variabilità (stagionale/temporale).

Airport routes' prices

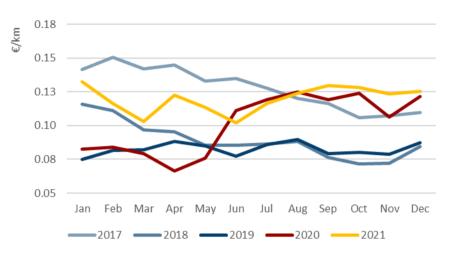
Only journeys with origin and/or destination in airports are considered in calculating the average weighted price for airport routes. These have generally higher prices per km and minimal seasonal variability with respect to other interregional routes. For this reason they are given differential treatment.

The average prices per km for airport routes were about 50% higher than the regular routes. The price index saw a 32% increase in the first semester of 2021 relative to the same semester in 2020, with an overall increase of 50% with respect to the year 2019. The second semester trends as well as price index show resemblance with less variability (seasonal/temporal).

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
2020	0,086	0,120
2021	0,113	0,124

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



Price variation against the previous semester with origin or destination in airports only Source: elaborations on CheckMyBus data

	January – June	July - December
2018	-16,9%	-16,8%
2019	2%	2,7%
2020	2,3%	39,4%
2021	-5,6%	9,7%

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%	-30,8%
2019	-15,1%	4,8%
2020	5,1%	42,6%
2021	32,1%	3,6%

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 maggiori. L'indice dei prezzi ha infatti una tendenza decrescente con l'aumento della distanza da percorrere. Le curve del 2021 e del 2020 seguono per lo più la tendenza abituale, l'unico cambiamento è l'aumento complessivo dell'indice dei prezzi per tutte le fasce di distanza rispetto al 2019. Una leggera crescita si osserva nel 2021 oltre i 600 km. La crescita maggiore rispetto al 2019 si osserva per distanze inferiori ai 100 km (25% per le rotte interregionali e +80% per le aeroportuali) e per la fascia

The influence of route length

The length of the trip is one of the main drivers of the average price per km. Shorter distances less than 200 km proportionally cost much more than longer distances. The price index has a typical decreasing trend with the increase in travel distance. The 2021 and the 2020 curve follows the usual trend for both the interregional routes and the airport routes, the only change being the overall increase in the price index for all distance ranges as compared to 2019. A slight increase is observed for distances longer than 600 km in 2021 but nothing as such of large magnitude. Major growth vs. 2019 is observed for shorter distances than 100 km

100 – 200 km (+10% interregionali e +30% aeroportuali).

Per le rotte interregionali, la pendenza di decrescita nelle brevi distanze è molto maggiore che negli anni precedenti. Inoltre, è interessante notare come l'indice di prezzo oltre i 400km converga per le rotte interregionali e quelle aeroportuali.

(+25% for interregional routes and +80% for airport routes) and for 100 – 200 km (+10% for interregional routes and +30% for airport routes). For interregional routes, the fall in price with shorter distances is much steeper than in the previous years. However, its interesting that the price index for longer distances than 400 km, the interregional and the airport routes converge.

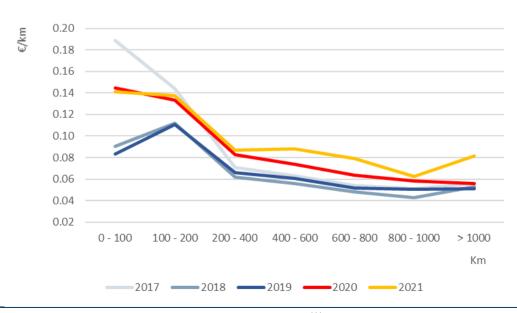
Price index per travel length

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



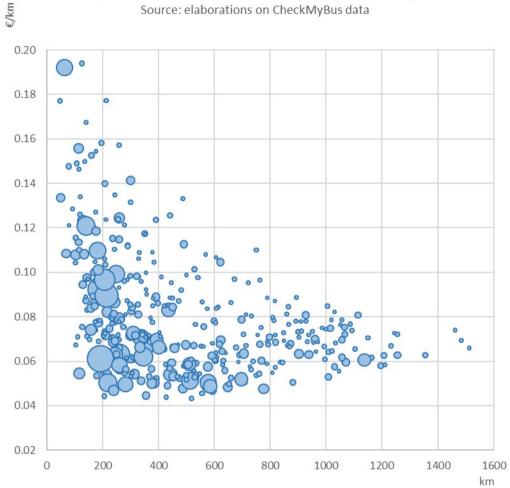
Price index per travel length

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



Price per travel length, 2021 II Sem

excluding origin and destination in airports (dot area represents route share, filtered >0,3%)



Andamento per direttrice

Analizzando nel dettaglio i percorsi per macroaree si evidenziano diversi andamenti dei prezzi che possono differire anche in modo significativo dal valore medio.

I percorsi interni alle tre macro aree sono mediamente quelli con le distanze più brevi e quindi presentano un prezzo / km più elevato. Le rotte Nord-Centro e Sud-Centro possono essere considerate come parte della medesima classe di distanza e infatti mostrano un andamento simile nei tre anni di monitoraggio. Le rotte nord-sud rientrano nella classe delle distanze maggiori e mostrano il prezzo medio per km più basso.

Differences between routes

Analyzing the macro-areas routes in detail, we highlight different price trends that may differ significantly from the average value.

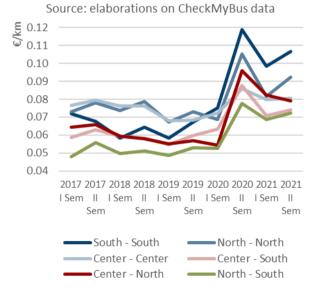
Internal routes in the three macro areas are those with the shortest average distances and therefore present a higher price/km. North-Center and South-Center routes can be considered in the same distance group and in fact they show a similar trend over the years of monitoring. North-South routes fall in the longer distance class and show the lowest average price perkm.

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	

Gli andamenti dei prezzi per le rotte non-aeroportuali si sono completamente invertiti con la pandemia. Considerando gli ultimi tre semestri dopo il lockdown, i prezzi nell'estate 2020 sono stati i più alti, in tutte le macroregioni. Nel 2021 i prezzi sono scesi in maniera differenziata nel paese, ma in nessun caso sono scesi sotto il 2019. I prezzi estivi del 2021 sono stati molto più bassi del 2020, tranne che nelle relazioni Centro-Centro, che hanno un trend piuttosto stabile.

Per le tratte aeroportuali l'incremento medio del prezzo al km del 20% rispetto al 2020 nasconde importanti differenze regionali, tra il +60% delle relazioni Centro-Nord e il -15% delle relazioni Nord-Sud.

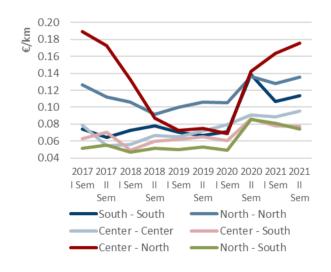
Price index per macroarea route excluding airport routes



The price trends for the routes excluding airports have reversed since the pandemic. Considering the last three semesters after full lockdown, prices in Summer 2020 have been the highest in all macro-regions. In 2021 prices went down differently across Italy, but nowhere lower than 2019. Summer prices of 2021 are always significantly lower than in 2020 except for Centre-Centre presenting a very steady trend.

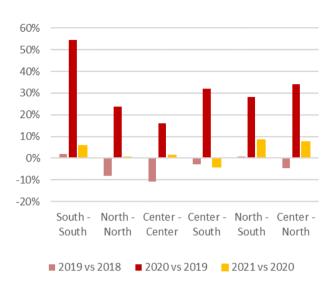
Concerning airport routes, the price per km average increase of 20% with respect to 2020 hides important regional differences, ranging from Center-North relation showing a 60% increase and North-South's a 15% decrease.

Price index per macroarea route airport routes only Source: elaborations on CheckMyBus data



Price index variation per macroarea excluding airport routes

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.

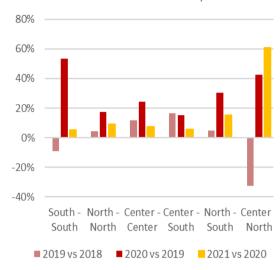
Tratte lunghe come la Milano-Roma e la Milano-Napoli hanno mantenuto popolarità dal 2017-2019, hanno evidentemente perso quote di mercato. Dal 2020 gli effetti della pandemia sulle scelte di viaggio hanno portato le rotte principali ad essere quelle tra regioni confinanti. Ci sono cinque rotte nella relazione Centro-Sud, tre Sud-Sud e le rimanenti due interne al Nord.

Delle 10 principali coppie di origini e destinazioni, cinque di esse coinvolgono Roma e tre Napoli. Questi collegamenti sono diretti alle regioni limitrofe dell'Abruzzo e della Puglia, su un portafoglio di destinazioni simile al 2020. Il prezzo al km per questi percorsi ha visto un'impennata del 10-20%. I prezzi della Milano-Torino sono cresciuti del 30% rispetto al 2020. La relazione "storica" Napoli-Bari, priva di treno, è riapparsa con un prezzo di 0.064 €/km rispetto ai 0.037 €/km del 2019 (+73%).

La quantità di biglietti cercati per le prime 10 rotte è ricresciuta del 30% e il prezzo medio/km per queste rotte ha avuto un modesto calo del 10%.

Price index variation per macroarea airport routes only

Source: elaborations on CheckMyBus data



The price of the Top 10 routes

The prices per km for the 10 most important national routes (distinct between airport routes and not) demonstrates interesting observations. Longer distance routes like Milano-Napoli and Milano – Roma that had held popularity from 2017-2019 has evidently lost shares. Since 2020, with pandemic affecting travel choices and behavior, the top routes are generally those with neighbouring regions. There are five routes from the relation Center-South, three from the South-South and the remaining two internal to the North macro-region.

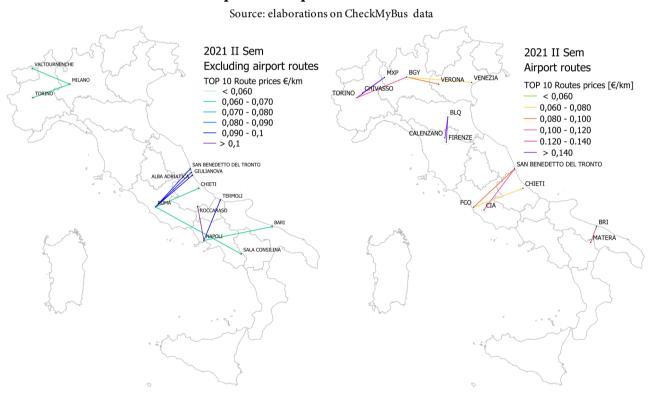
The top 10 routes include 5 relations involving Roma and 3 relations with Napoli. These routes are with the neighbouring regions of Abruzzo and Puglia, with a panel similar to 2020. The prices on most of these routes have seen a 10-20% hike in prices. Milano − Torino price rose by 30% compared to 2020. The historic bus route Napoli - Bari where the train connection is lacking has reappeared with price 0.064 €/km compared to 0.037 €/km in 2019 (+73%).

The total quantity of tickets searched for the top 10 routes has increased by 30% and the average price/km for these routes has seen a modest decrease of 10%.

Tra le prime 10 rotte aeroportuali, cinque sono in comune tra 2020 e 2021: Torino – MXP, FCO – Chieti, Matera – BRI, Torino – BGY, Firenze – BLQ, San benedetto del Tronto – FCO. Tra queste, Matera BRI e Torino – BGY sono cresciute del 50% in prezzo, mentre le altre sono rimaste simili. Venezia – BGY ha il prezzo al km più basso (0.062 €/km). La relazione col prezzo più alto (0.22€/km) è la Calenzano – BLQ. Le relazioni con l'aeroporto di Fiumicino costano generalmente il 10% in meno rispetto a quelle con gli aeroporto di Bergamo, Malpensa e Bologna. La quantità totale di biglietti ricercati nelle 10 principali rotte aeroportuali è più che triplicata rispetto al 2020 e il prezzo è sceso del 10%.

Among the top 10 airport routes, 5 routes are common between 2020 and 2021. These relations are Torino - MXP, FCO - Chieti, Matera - Bari Airport (BRI), Torino - BGY, Firenze - BLQ (Bologna airport) and San benedetto del Tronto -FCO. Out of these Matera - BRI, and Torino -BGY saw a 50% increase in prices while for the others the prices were more or less the same. Venezia - Bergamo relation has the lowest price/km (0.062€/km). The relation with the maximum price 0.22€/km is Calenzano – BLQ (Bologna Airport). The relations with Fiumicino airports cost generally lower by 10% as compared to the relations Bergamo, Malpensa and Bologna airports. The total quantity tickets searched for the top 10 airport routes has increased almost 3 fold as compared to 2020 and the price has fallen by 10%.

Prices per km of top 10 routes, 2021 II Semester



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 prima del 2020 si è osservato che i primi 5 operatori per numero di biglietti ricercati mantenevano un prezzo

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 before 2020, it was observed that the top 5 operators maintained a lower-than-average unit

unitario inferiore alla media. Questa considerazione resta valida considerando sia le classi di distanza che i differenti mesi dell'anno.

Nel secondo semestre del 2020 questa situazione si è invertita. Con il ritorno dei passeggeri in estate, le compagnie più grandi sono state più in grado delle piccole di estrarre ricavi.

Dal maggio 2021 siamo progressivamente tornati alla situazione pre-pandemica: le compagnie Top5 hanno un prezzo medio inferiore rispetto alle altre compagnie.

Più in dettaglio, da maggio le compagnie maggiori hanno avuto un prezzo del 6% inferiore alla media, mentre le altre del 16% superiore. La riduzione maggiore delle Top5 si è osservata a settembre, con il 10% in meno, mentre l'aumento maggiore è a ottobre e giugno, pari al 28% e 26% rispettivamente. A dicembre non vi sono praticamente differenze tra i due gruppi.

Effettuando il medesimo confronto sulla base delle distanze, si osserva che l'abbassamento maggiore delle Top5 (-14% rispetto alla media) e l'aumento maggiore delle altre (+44%) è nella prima fascia di distanza da 0 – 100 km. Nel 2020 si è osservato il fenomeno opposto. Al contrario, la variazione è minima nella fascia con più domanda (100-400 km) ma anche per le distanze più lunghe.

price. This evaluation holds considering the variation with distance as well as progressive months.

During the 2^{nd} semester of 2020 this trend has reversed. With the return of the passengers during Summer, larger companies were more able than smaller ones to extract more revenues.

In May 2021, we progressively returned to the pre-pandemic situation: the Top5 companies have a lower than average unit price as compared to the Other companies.

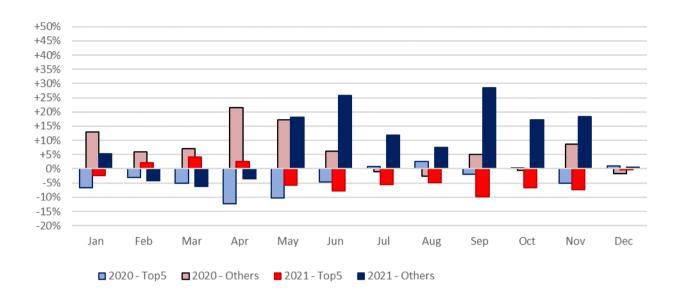
More precisely, since May, larger companies have an average price of 6% lower than the average of the entire sample while the Other companies have 16% higher. The maximum fall for the Top5 companies was observed in the month of September at 10% while the maximum rise for the Other companies was in the same month at 28% followed by in June at 26%. In December we observe almost no difference among the groups.

When these prices are compared on a distance basis, it is observed that the greatest fall for the Top5 companies (-14% vs. the average) and the greatest increase for the Other companies (44%) is in the shortest range of 0-100km while this trend in 2020 was reversed. This variation of prices is minimum for the routes with most demand (100-400km) but also for extremely long distances too.

Price index per month - comparison

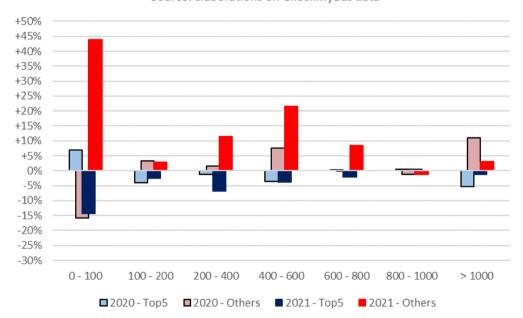
btw Top5 2020/2021 companies and others, vs average price excluding origin and/or destinations in airports

Source: elaborations on CheckMyBus data



Price index per travel length - comparison btw Top5 2021 companies and others, vs average price

excluding origin and/or destinations in airports
Source: elaborations on CheckMyBus data



6 METODOLOGIA | METHODOLOGY

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 dal 2017 al 2021.

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). Tra il 2018 e il 2021 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 (2018-2021)
- 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

The elaborations presented in this document are developed starting from the **database** provided by **Checkmybus.it.** For this report are considered all **users' travel searches carried out between 2017-2021.**

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 2018-2021, 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 platform's interface (with the introduction of round-trip searches).

In detail, the database contains, for each search (ie. 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 (for 2018-2021)
- 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,

Centro: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo⁷ 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 italiani⁸ al 2013

Dall'edizione 2019 del report vi sono diverse innovazioni rispetto alle precedenti (Beria P., Tolentino S., Vardhman L. (2020). Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2019).

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 Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna

Center: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo⁹

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 ¹⁰ of 2013

Starting from the 2019 edition of this report (Beria P., Tolentino S., Vardhman L. (2020). Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2019), some methodological updates with respect to the previous editions have been carried out.

The availability of information relating to the number 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 the average weighted price. To maintain the comparability of 2017 with the 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, thus maintaining spatial, temporal and typological variability of the various markets. The airport connections have been entirely recoded, separating them from the reference city: the airports are identified as separate origins and

TRASPOL – Politecnico di Milano | | Checkmybus.it

⁷ 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.

⁸ Disponibile a: https://www.istat.it/it/archivio/157423

⁹ 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.

¹⁰ Available at: https://www.istat.it/it/archivio/157423

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 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 Check

MyBus, 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 escludere le rotte bi-regionali (non facenti parte normativamente del mercato di lunga percorrenza, a meno che siano parte di linee comprendenti almeno 3 regioni). Il principale caveat risiede infine nella natura del dato: poiché CheckMyBus è un meta-motore per la

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.

destination in their own right. This allowed us to investigate the sub-market of airport connections (bi-regional) which were previously excluded.

Furthermore, it is necessary to mention some features of the data used for the analysis, which do not allow a complete overlap of the results presented with the real domestic 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 search for travel solutions through the version of the platform in the ownlanguage.

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 excluding bi-regional routes (which do not form part of the long-distance market because of the law, unless part of longer routes involving three regions or more).

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 to find among its users the usual and/or loyal travellers used to a specific operator, who presumably buy their travel solutions through the operator's own systems, and therefore are invisible to us.

7 EXECUTIVE SUMMARY

Questa ottava edizione del Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza in Italia, preparato in collaborazione con CheckMyBus.it, raccoglie e analizza l'andamento della domanda di viaggi in autobus di lunga percorrenza in Italia negli ultimi cinque anni (2017-2021). 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, le coppie origine-destinazione (OD) e le località più richieste. Le rotte aeroportuali sono trattate separatamente date le loro caratteristiche differenti dalle normali rotte interregionali.

Grazie ad un database strutturato con cinque anni di monitoraggio, è possibile fornire una visione d'insieme dell'andamento del mercato sia nella sua interezza, sia nelle differenti aree territoriali.

Sintetizziamo qui i risultati principali della ricerca per il 2021, che resta un anno straordinario così come il 2020. La pandemia è proseguita e con essa il pesante impatto sull'industria dei bus di lunga distanza, nonostante l'efficace campagna vaccinale e il rilassamento delle restrizioni nella stagione estiva.

Profilo del mercato e dell'utenza

- ✓ Le viaggiatrici tornano ad essere il leggera maggioranza rispetto agli uomini, come prima del 2020 (52.7% against 47.3%).
- ✓ Il mix demografico degli utenti dei bus è cambiato ancora nel 2021. La classe di età 18-24 continua la sua ripresa relativa, tornando ai livelli del 2017. Si tratta del gruppo con minor disponibilità di auto privata, maggiore attenzione alla spesa e minore vulnerabilità al coronavirus e dunque continua a utilizzare il bus per gli spostamenti.

Caratteristiche e geografia dei collegamenti

✓ Dal mese di maggio le richieste sono tornate a crescere e i mesi estivi di luglio e agosto hanno superato quelli del 2020, pur restando su livelli di circa la metà rispetto This eighth edition of the report on the long-distance coach market in Italy, prepared in collaboration with CheckMyBus.it dwelves into understanding the evolving nature of long-distance bus travel demand in Italy in the last five years (2017-2021). Various analyses have been presented profiling the user base, studying the developmental strategy of the market basedon macros area relations, comparing annual/seasonal trends of prices, regional origin-destination (OD) share and the most requested routes. Airport routes have been treated separately because of their diverse market behaviour than regular interregional routes.

The compilation of 5 years of data into a structured database has made it possible to understand the market's interesting aspects aspects of the market and its dynamism.

We summarise here the main results that can be drawn for 2021, which sure has been extraordinary just like how 2020 was. The pandemic has continued and so has the heavy impact on the long distance bus industry, despite an effective vaccination campaign and relaxation of restrictions during summer.

Market and users' profile

- ✓ Female travellers return to be in slight majority, like it was before 2020 (52.7% against 47.3%).
- ✓ The demographic mix of bus users has also changed in 2021. 18-24 year range continues the relative growth, reaching the levels of 2017. This age range with less access to private vehicles, reluctance to spend more on other modes and less vulnerable to coronavirus continues to choose bus for commuting.

Characteristics and geography of connections

✓ From the month of May requests increseand the Summer months of July and August are higher than 2020 but still less than half of

- al 2019. Nel complesso, il secondo semestre 2021 è tornato ai livelli del 2017.
- ✓ Il numero di coppie OD ricercate si è dimezzato nel 2020 ed è rimasto stabile nel 2021: la domanda e l'offerta si sono contratte significativamente e si sono concentrate sulle rotte principali
- ✓ Nel 2021, per la prima volta, la relazione principale è diventata quella tra Nord e Nord, la cui quota è aumentata di 8 punti percentuali e il numero di biglietti cercati di ben il 91%. Le relazioni lunghe tra Nord e Sud hanno continuato la loro discesa di quota di mercato e valori assoluti. Si tratta del probabile effetto combinato di riluttanza dei passeggeri a percorrere lunghe distanze, aumento del "South working" e riduzione della mobilità business di lungo raggio.
- ✓ In media, la comparazione tra mesi per il 2021/2020 vede volumi tripli, ma rispetto al 2019 i livelli sono ancora inferiori alla metà. Il confronto mese su mese è piuttosto diverso tra sotto-mercati.
- ✓ Con riferimento alle distanze, si osserva un aumento di domanda del 12.5% per i viaggi brevi (inferiori a 600km). Sulle relazioni più lunghe il calo continua in conseguenza della pandemia.
- ✓ All'interno delle rotte aeroportuali, le ricerche sotto i 200 km sono aumentate, mentre tra 200-400 km sono ulteriormente calati rispetto al 2020. Le distanze inferiori ai 400km costituiscono il 97% di tutte le ricerche verso aeroporti.
- ✓ Tre le 10 principali relazioni tra regioni ci sono per la prima volta ben 4 coppie interne al Nord. Tuttavia, in valori assoluti, le coppie più ricercate sono Lazio-Calabria (6%) e Lazio-Abruzzo (6%) seguite da Lazio-Campania e Puglia-Campania col 5% ciascuna.
- ✓ La storica (2017-2019) presenza di rotte aeroportuali solo sui due principali sistemi aeroportuali (Milano / Bergamo e Roma), ha visto negli ultimi due anni la comparsa di un paio di relazioni con gli aeroporti di Bologna e Venezia. Tuttavia, anche qui, in valori assoluti la concentrazione rimane e la coppia Piemonte-Lombardia la fa sempre più da padrone con il 42% (31% in 2020 e 21% in 2019). Le 10 principali relazioni interregionali rappresentano l'87% (80% nel 2020 e 60%

- what it was in 2019. Overall, the 2nd semester of 2021 returned to the levels of 2017.
- ✓ The number of OD pairs searched halved in 2020 and the number remained the same in 2021: demand and supply contracted significantly and concentrated on main routes only.
- ✓ In 2021, for the first time, the leading submarket is the North North relation, whose share increased of 8 points and the number of tickets searched of 91%. Longer relations like North South show a continued decrease in market share and in number of tickets searched. It is the likely combined effect of reluctance to travel long distances, the increase of "South working" and contraction of long-distance business trips.
- ✓ On average, month-over-month comparison for 2021/2020 saw triple volumes, but with respect to 2019 levels are still lower than half. Month-over-month behaviour is differentiated across the submarkets.
- ✓ Concerning distances, a 12.5% increase in demand is observed for shorter journeys (lesser than 600km). On longer routes passengers continue to decrease as a consequence of the ongoing pandemic.
- ✓ Within the airport routes, searches below 200 km has increased while 200 400 km range saw a further decrease with respect to 2020. Distances less than 400 km constitute 97% of all searches to airports.
- ✓ For the first time, there are 4 relations internal to the North in the Top 10 interregional connections. The most searched routes are Lazio-Calabria (6%) and Lazio- Abruzzo (6%) followed by Lazio-Campania and Puglia-Campania at 5% each.
- ✓ While airport routes in 2017-2019 concentrated on the two principal airport systems, Milan/Bergamo and Rome, a couple of relations with Bologna and Venezia airports have started to emerge in the last two years. However, in absolute

- nel 2019) di tutte le linee aeroportuali. Le relazioni aeroportuali più lunghe sono praticamente scomparse durante la pandemia.
- ✓ Tra le destinazioni principali di connessioni domestiche, le due principali restano Roma e Napoli. Torino passa al terzo posto superando Milano e Malpensa sale di tre posizioni superando Bologna e Firenze. Tra le rotte internazionali, Roma resta le destinazione principale.

I prezzi

- ✓ La tendenza al ribasso dell'indice dei prezzi degli anni precedenti è stata invertita nel 2020 a causa delle restrizioni alla capacità dei veicolo, della minore domanda e del generale crollo del mercato. Al contrario, il 2021 è stato più stabile. Inizialmente più alto del 45%, da maggio l'indice dei prezzi ha iniziato a seguire un trend simile al 2020, ma più basso, fino al picco di agosto.
- ✓ I prezzi medi al km per le rotte aeroportuali sono stati di circa il 50% più alti di quelli delle rotte normali. Nel 2021 i prezzi sono stati circa del 50% più alti rispetto al 2019.
- ✓ Vale la pena di sottolineare che i prezzi sono cresciuti in maniera significativa, ma meno della riduzione di capacità imposta dai decreti sul distanziamento. Le imprese dunque sono sotto stress dal punto di vista del breakeven nonostante la riduzione delle percorrenze.
- ✓ L'indice dei prezzi segue nel 2020 e 2021 il solito andamento decrescente con la distanza. Attorno ai 400km vi è una convergenza tra rotte normali e aeroportuali. La crescita maggiore rispetto al 2019 si osserva per distanze inferiori ai 100 km (25% per le rotte interregionali e +80% per le aeroportuali) e per la fascia 100 − 200 km (+10% interregionali e +30% aeroportuali).
- ✓ I prezzi dell'Estate 2020 sono stati i più alti in tutte le macroregioni. Per le rotte non-aeroportuali nel 2021 i

- terms, the concentration remains and the pair Piemonte–Lombardia has the highest and growing share of 42% (31% in 2020 and 21% in 2019). The top 10 relations represent 87% (80% in 2020 and 60% in 2019) of all airport relations in Italy. Longer distance airport relations have been practically eliminated during the course of the pandemic.
- ✓ Regarding main destinations in 2021, the top two (Rome and Naples) maintain their top spot while Torino takes the third spot of Milan and Malpensa jumps 3 spots overtaking Bologna and Firenze. Considering international routes, Rome maintaining its leadership.

The prices

- ✓ The lowering trend of the price index had been reversed due to vehicle capacity restrictions, less demand and the general market collapse in 2020. To the contrary, 2021 was quite steady. Initially, 45% higher, from May onwards the price index followed a similar trend than 2020 but 10% lower, until peaking in August.
- ✓ The average prices per km for airport routes were about 50% higher than the regular routes. Prices for 2021 were about 50% higher than in 2019.
- ✓ It is worth remembering that prices increased significantly, but less than the reduction of capacity imposed by social distancing. This means that companies are under severe stress despite the reduction of production.
- ✓ The 2021 and the 2020 curve follows the usual decreasing trend with distance for both the interregional routes and the airport routes and they converge for distances >400km. Major growth vs. 2019 is observed for shorter distances than 100 km (+25% for interregional routes and +80% for airport routes) and for 100 − 200 km (+10% for interregional routes and +30% for airport routes).

- prezzi sono scesi in maniera differenziata tra aree, ma in nessun caso sono scesi sotto i livelli del 2019. I prezzi dell'estate 2021 sono comunque inferiori a quelli dell'estate 2020. Relativamente alle rotte aeroportuali, la complessiva crescita media rispetto al 2020 nasconde invece diversi andamenti regionali, alcuni in crescita e altri in discesa.
- ✓ Il comportamento di prezzo delle 5 compagnie principali ha avuto un andamento interessante nel 2020. Prima della pandemia, le compagnie principali avevano prezzi inferiori alla media nazionale, probabilmente per la loro maggiore efficienza complessiva. Durante il 2° semestre del 2020 questo fatto si è invertito per la prima volta e le compagnie più grandi hanno mostrato la loro maggior capacità di estrazione di ricavi dai passeggeri. Col maggio 2021 siamo progressivamente tornati alla situazione precedente, con prezzi del 5-10% più bassi della media per le compagnie maggiori.
- ✓ Prices in Summer 2020 have been the highest in all macro-regions. For non-airport routes, in 2021 prices went down differently across Italy, but nowhere lower than 2019. Summer prices of 2021 are generally lower than in 2020. Concerning airport routes, the overall price per km increase with respect to 2020 hides different regional trends, some growing and others decreasing.
- ✓ The price behaviour of the top-5 operators behaved interestingly in 2020. Before pandemic, largest companies were pricing below the national average thanks to their likely higher overall efficiency. During the 2nd semester of 2020 this trend has reversed and larger companies showed more capacity to extract revenues from passengers. In May 2021, we progressively returned to the prepandemic situation, with the Top-5 companies have a lower than average unit price (5-10%).