

## 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*

Di Paolo Beria e Samuel Tolentino

Questa scheda riferita al **primo studio in Italia sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza dalla liberalizzazione a oggi, con un focus sulla sicurezza rispetto agli incidenti stradali**, realizzato dal **Laboratorio di Politica dei Trasporti del Politecnico di Milano**, si concentra su tre sezioni principali: l'evoluzione del mercato, i dati sull'incidentalità in Italia dal 2011 al 2017, le conclusioni.

### **1 - Un mercato in evoluzione**

Il mercato delle autolinee di competenza statale (tre o più Regioni servite) è stato liberalizzato (in teoria) nel 2007, con il D.L. 7/2007 che ha rimosso alcune restrizioni ancora presenti a seguito del "riordino dei servizi automobilistici interregionali" (D.L. 285/2005), anticipatorio del Reg. CE 1073/2009 riguardante norme comuni per l'accesso al mercato dei servizi autobus.

Tuttavia, un lungo periodo transitorio, terminato nel dicembre 2013, ne ha ritardato l'applicazione effettiva.

Nonostante alcune complessità di natura burocratica (autorizzazione della linea e di ciascuna fermata del percorso da parte di diversi enti), **il nuovo regime è molto più libero, e consente l'esercizio a tutte le aziende in regola con i requisiti tecnici, finanziari e legali.**

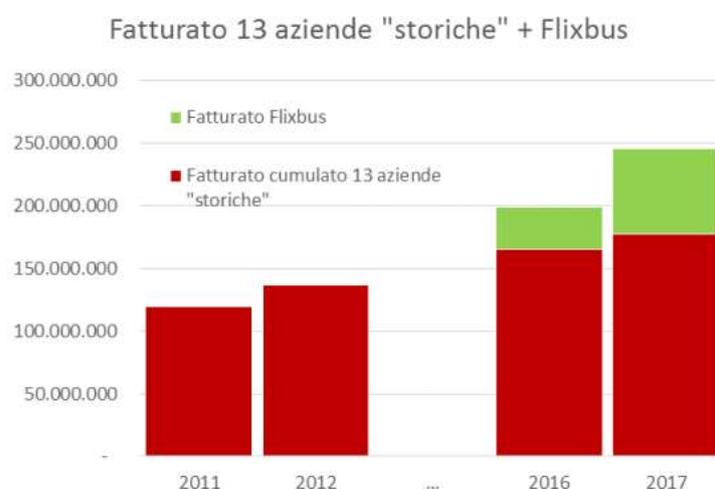
Due importanti operatori esteri – entrati come vettori low-cost ma con una forte spinta all'innovazione e alla qualità – sono arrivati sul mercato nazionale: la compagnia britannica Megabus nel giugno 2015, collegando inizialmente 13 città (diverse nel nord e fino a Napoli al sud), e Flixbus che ha aperto i primi collegamenti in Italia nel luglio del 2015, raggiungendo in breve 20 città (diverse nel nord e fino a Bari al sud).

Nell'estate del 2016 Flixbus acquisisce l'intera Megabus.

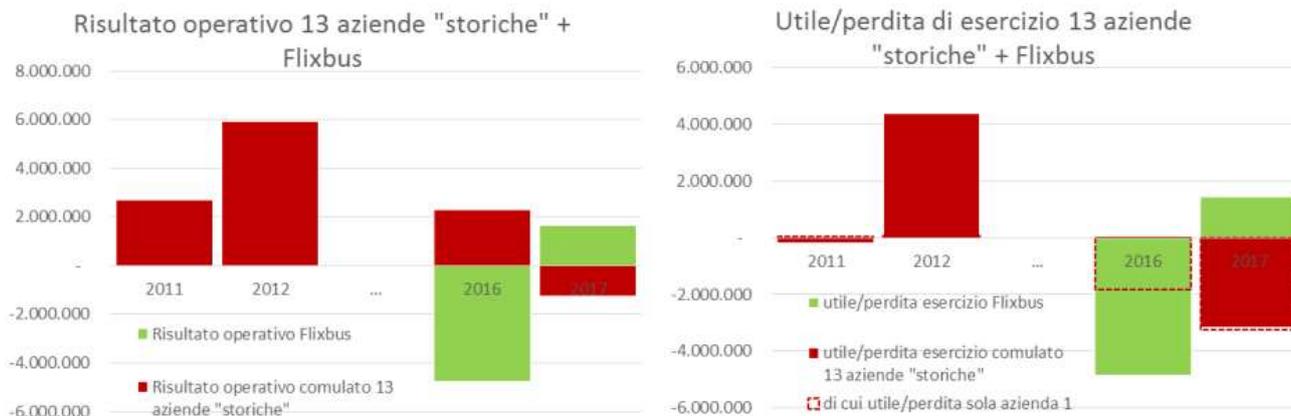
Per la sezione sull'evoluzione del mercato sono stati considerati negli anni 2011, 2012, 2016, 2017 i dati di 13 aziende storiche del settore in Italia con l'aggiunta di Flixbus per gli ultimi due anni.

#### **A. La salute del mercato**

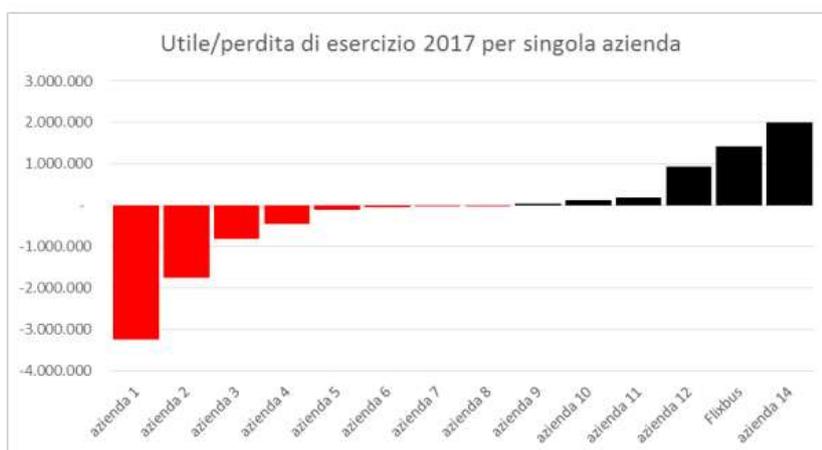
In Italia, dal 2011 al 2017, **il fatturato complessivo è cresciuto** significativamente.



I risultati operativi e gli utili sono, ovviamente, calati, evidenza del fatto che **la concorrenza è reale**. Flixbus è andata in attivo solo nel 2017, mentre le perdite principali sono concentrate in due sole aziende.



Nel 2017, in termini di risultato operativo, le 14 aziende considerate, compresa Flixbus, sono risultate positive per oltre 350 mila euro.

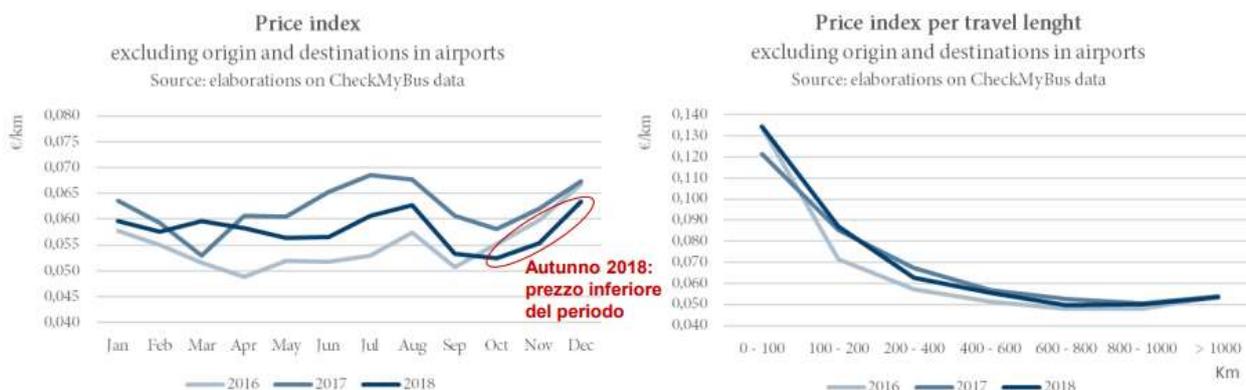


### B. I prezzi

L'indice dei prezzi negli ultimi tre anni ha avuto un andamento stagionale diverso, seguendo l'evoluzione dinamica del mercato, con la presenza dei picchi estivo e natalizio.

Complessivamente, **i prezzi di 2017 e 2018 sono poco più alti del 2016**.

Il prezzo al km conferma sui tre anni la curva decrescente all'aumentare della distanza percorsa, con un minimo tra i 600 e i 1000 km.



Dal 2016 al 2018 i prezzi al km delle rotte interne al nord sono quasi raddoppiati. Al sud, invece, dopo una fase di crescita, i prezzi sono tornati nella media.

I collegamenti aeroportuali costituiscono un mercato con dinamiche differenti: interno al nord e verso il centro sono nuovi terreni di competizione con tariffe in calo, partendo da soglie molto elevate.

### C. Strategie e posizionamento

I vari gruppi hanno adottato diverse strategie all'ingresso di Flixbus nel mercato:

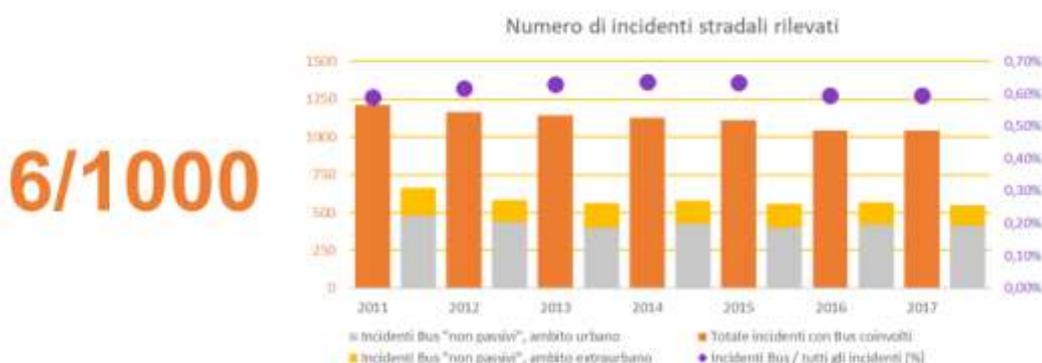
- rinnovo del parco mezzi;
- ingresso in Flixbus, in toto o in parte;
- fusioni e aggregazioni;
- creazione di nuovi marchi, senza fusione, per estendere la rete o per costruire un nuovo «prodotto»;
- espansione della rete.

## 2 – I dati sull'incidentalità in Italia

La parte dello studio dell'incidentalità in Italia si basa sui dati ISTAT degli incidenti nel periodo 2011-2017 che hanno coinvolto autobus in servizio sulla lunga percorrenza.

### A. Incidenti, mortalità e lesività

- **Media annuale del numero di incidenti con feriti che vede coinvolti autobus in servizio extraurbano rispetto al numero totale di incidenti con feriti: 6 su 1.000.** Di questi, gli incidenti che avvengono all'interno dei confini delle città rispetto a quelli sulle tratte extraurbane sono la maggioranza.



- Media annuale del numero di incidenti con feriti che vede coinvolti autobus in servizio extraurbano che, dai primi rilievi, risultano incolpevoli, rispetto al numero totale di incidenti con feriti: 3 su 1.000.
- **Nel periodo 2011-2017, 195 morti in 128 incidenti** con vittime che hanno coinvolto attivamente autobus extraurbani.
- Escludendo gli incidenti nei quali gli autobus, dai primi rilievi, sarebbero risultati incolpevoli, il 2016 è stato l'anno con il minor numero di vittime totali (15), mentre il 2013 è stato l'anno peggiore con 60 vittime totali
- **I peggiori tre incidenti per numero di vittime** in un solo evento:
  - 28 luglio 2013 lungo il viadotto Acqualonga (AV) con 40 morti;
  - 21 gennaio 2017 lungo la A4 nei pressi di Verona con 15 morti;
  - 5 maggio 2012 lungo la A13 in provincia di Padova con 5 morti.

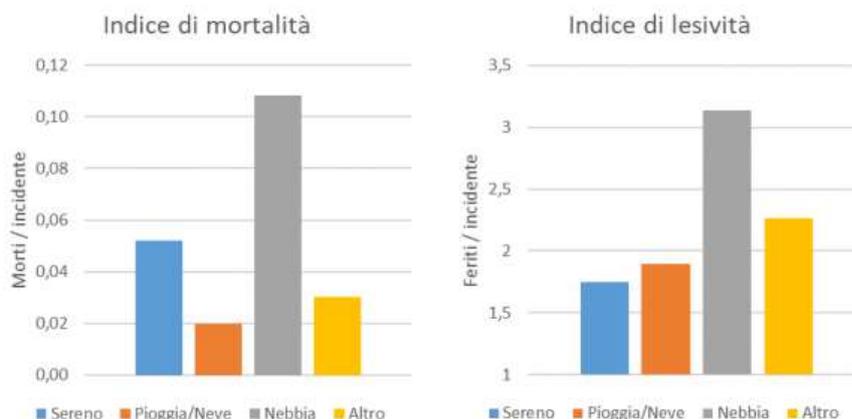
Complessivamente – rispetto agli incidenti nei quali, dai primi rilievi, gli autobus sono risultati attivamente coinvolti – rappresentano poco meno di un terzo delle vittime complessivamente registrate tra il 2011 e il 2017.

In tutti e tre questi incidenti **si è trattato di autobus a noleggio.**

- Giorni della settimana: Il numero totale di incidenti con il coinvolgimento non passivo di autobus extraurbani cala nel fine settimana. Tuttavia, è **la domenica ad avere il tasso di mortalità più elevato tra tutti i giorni** (intorno a 0,18), seguita da venerdì (poco meno di 0,6), sabato e lunedì (circa 0,4). Rispetto all'**indice di lesività, giovedì è la giornata con il valore più elevato** (circa 2,2), seguito da domenica e martedì.

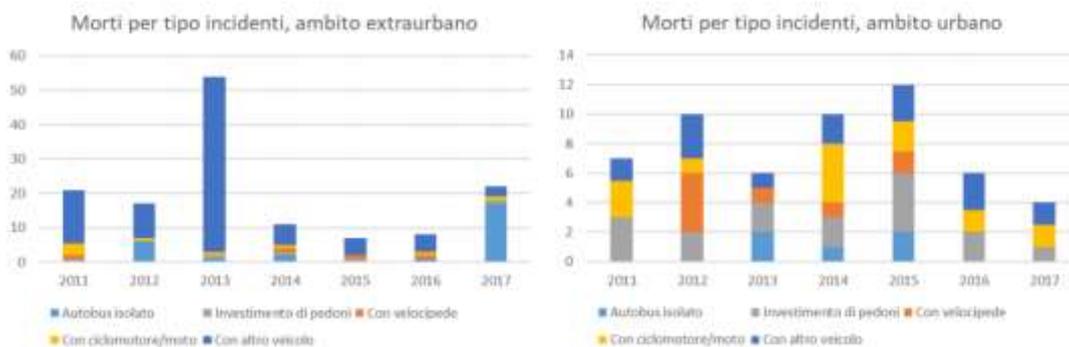


- Fasce orarie, nei giorni feriali, nelle quali si registra il maggior numero di incidenti con il coinvolgimento non passivo di autobus extraurbani: tra le 7 e le 8 del mattino, intorno alle 14, tra le 18 e le 19.
- Fasce orarie, nei giorni festivi, nelle quali si registra il maggior numero di incidenti con il coinvolgimento non passivo di autobus extraurbani: tra le 13 e le 14, intorno alle 19.
- Condizioni meteorologiche: **sugli indici di mortalità e lesività incide, in modo negativo, soprattutto la nebbia.**



### B. Coinvolgimento di altri veicoli e utenti della strada

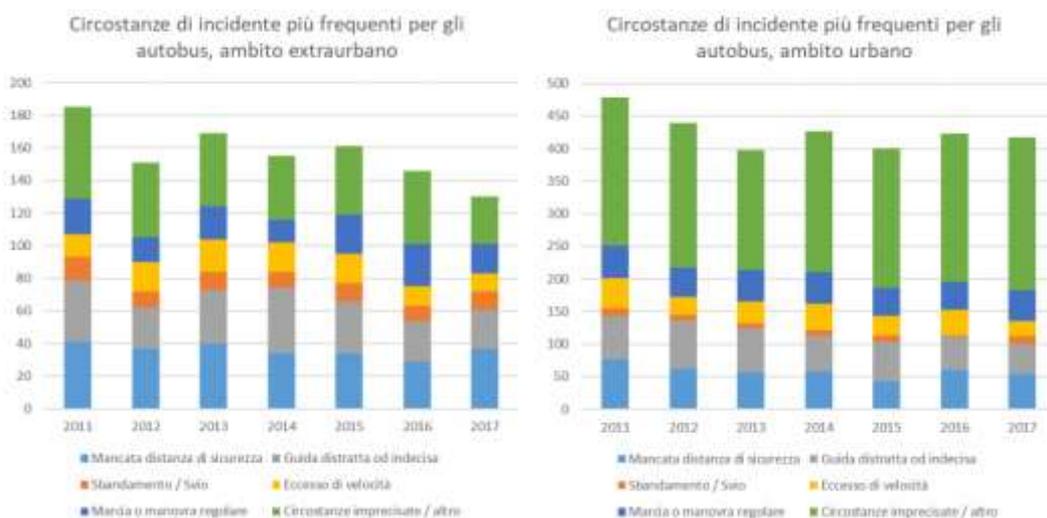
- Vittime per tipologia di incidenti con il coinvolgimento non passivo di autobus a lunga percorrenza al di fuori dei centri abitati: la quasi totalità dei morti è dovuta a incidenti o che coinvolgono il solo autobus o a causa di scontri con altri veicoli come auto, camion, altri pullman.
- Vittime per tipologia di incidenti con il coinvolgimento non passivo di autobus a lunga percorrenza all'interno dei confini dei centri abitati: rimane forte l'impatto anche sui pedoni, su persone in bici e in moto.



- Annualmente, il numero complessivo di vittime è inferiore in incidenti avvenuti in città. Unica eccezione la si è avuta nel 2015, quando incidenti extraurbani causarono complessivamente 7 morti, mentre quelli urbani arrivarono a 12.
- Annualmente, il numero complessivo di feriti è superiore in incidenti avvenuti in città.

### C. Principali fattori di incidentalità

- Fra le **circostanze più frequenti causa di incidente, spiccano la mancata distanza di sicurezza e la guida distratta o indecisa**, che, in ambito extraurbano, combinate, si attestano **intorno al 40%** del totale delle cause di incidente.



- Principale fattore di mortalità, soprattutto in ambito extraurbano: **l'eccesso di velocità**.
- Principale fattore di lesività: **sbandamento o svio del mezzo**.

## 3. Conclusioni

### A. La liberalizzazione ha portato ad una crescita complessiva del mercato delle autolinee o ha spostato traffico dalle aziende storiche ai nuovi entranti?

Il mercato, in termini di offerta, è cresciuto molto. Pochissime aziende storiche hanno ridotto l'offerta, nonostante l'espansione di Flixbus.

**B. La concorrenza sta minando la tenuta del mercato? C'è sovra-offerta? C'è una guerra di prezzo in corso?**

Non si vede una generalizzata guerra di prezzo, anzi i prezzi sono in leggera crescita.

I bilanci delle aziende in generale «tengono» (con alcune eccezioni), a differenza di quanto osservato, per esempio, in Francia.

È possibile che vi sia una sovra-offerta su singole relazioni.

**C. Come hanno reagito i marchi storici in termini di strategia complessiva?**

Hanno mantenuto qualità e pricing più aggressivo. Si è assistito a poche aggregazioni, mentre sono nati alcuni nuovi marchi e accordi.

C'è stato un mantenimento delle posizioni sui mercati storici e una timida espansione verso quelli nuovi. Flixbus ha assorbito molte aziende, ma altre restano indipendenti.

**D. Con la liberalizzazione sono aumentati gli incidenti?**

No, non sono aumentati. I feriti sono calati nel 2016-2017.

Considerando che, su un totale di 195 vittime in 128 incidenti fatali con autobus che, dai primi rilievi, sono risultati attivamente coinvolti, dal 2011 al 2017, un terzo di essi ha perso la vita nei tre incidenti principali del 2012, 2013 e 2017, è possibile affermare che non si profila un problema di sicurezza generale nel settore del trasporto passeggeri con autobus sulla lunga percorrenza, quanto piuttosto la necessità di controllare alcuni fattori critici come le dotazioni a bordo dei mezzi, verificare la manutenzione del bus, accertarsi dello stato psicofisico dei conducenti.

**E. Quali sono le condizioni di incidentalità per gli autobus in Italia?**

Tra le cause esogene, la nebbia è quella con indici di mortalità e lesività più alti.

L'ambito extraurbano ha indici peggiori ma molti meno eventi.

Le cause endogene più rilevanti sono la mancata distanza di sicurezza e la guida distratta o indecisa.

La velocità (e l'eccesso di) è uno dei fattori di mortalità principali.

Essendo stato registrato un numero minore di sanzioni, le aziende di bus sono risultate più attente alle regole rispetto all'autotrasporto.

L'età del conducente non sembra rilevante.

**F. Quali sono i sistemi di sicurezza che hanno dimostrato di essere più efficaci?**

Le cinture di sicurezza riducono la gravità delle ferite per i passeggeri, in particolare evitando l'espulsione dal veicolo. Non sono però spesso sufficienti all'incolumità del conducente.

**G. Come cercare di prevenire gli incidenti dipendenti dal fattore umano?**

Attraverso il monitoraggio delle condizioni dei percorsi e la garanzia di un supporto ai conducenti da una centrale operativa.

Importante è garantire agli autisti adeguate pause dalla guida in termini di frequenza e durata in relazione anche alle condizioni esterne (traffico, notte).

**In definitiva, sia dai numeri assoluti sia dal confronto con altri mezzi di trasporto, le autolinee extraurbane risultano un modo di trasporto con un buon grado di sicurezza, anche se sono possibili diversi interventi per elevarla ulteriormente.**