

ISSN 2282-6599

RIVISTA DI ECONOMIA E POLITICA DEI TRASPORTI

Anno 2019
Numero 1

R.E.PO.T



SIET

Rivista Scientifica della Società
Italiana di Economia dei Trasporti e della
Logistica

Liberalizzazione e dinamiche di mercato in Europa nel settore di autotrasporto passeggeri su medio-lunga distanza

Simone Bombolini, Elena Maggi*

¹ *Dipartimento di Economia, Università degli studi dell'Insubria*

L'apertura alla competizione del mercato di trasporto passeggeri con autobus su medio-lunga percorrenza, avvenuta in Europa Occidentale negli ultimi decenni, grazie all'ondata di liberalizzazioni, ha stimolato una forte crescita di un'industria inizialmente di nicchia. L'obiettivo del presente lavoro è descrivere le principali tappe di sviluppo di tale settore in Gran Bretagna, Germania, Francia ed Italia, a seguito dei cambiamenti del regime regolatorio, evidenziandone i più importanti effetti sulla struttura di mercato e sui prezzi. Si evidenzia, in particolare, che la concentrazione industriale in poche imprese di grandi dimensioni, così come la competizione intermodale, sono andate via via aumentando, ma con dinamiche ed effetti differenti nei diversi Paesi

Parole Chiave: Deregolamentazione, trasporto su bus media-lunga percorrenza, struttura di mercato, prezzi

* [elena.maggi@uninsubria.it]

1 Introduzione

Per lungo tempo il trasporto su gomma è stato un argomento marginale per i policy maker europei e la recente apertura ed espansione del mercato in termini di tratte coperte è un fenomeno recente. Uno studio della Commissione Europea definisce tale mercato come altamente frammentato e regolato (Crozet e Guihéry, 2018). In precedenza, la mancanza di servizi privati di trasporto era dovuta alla presenza di monopoli pubblici (European Commission, 2009).

I primi impulsi alla liberalizzazione del trasporto di lunga distanza vennero a seguito del Regolamento CE 684/92 e delle sue successive revisioni come la 11/98 e la 12/98, poi integrate nel nuovo Regolamento CE 561/2006 (Consiglio dell'Unione Europea, 1992; e successive revisioni del 2004; 2006 e infine 2011). Nonostante l'input comunitario avvenuto nei primi anni '90, cambiamenti sostanziali nei Paesi Comunitari sono avvenuti con un decennio di distanza, a esclusione di Regno Unito (1980) e Svezia (2012). L'attuazione è avvenuta lentamente: prima di assistere ai primi casi di libera iniziativa di mercato in Europa Continentale, in Italia, Francia e Germania, bisogna aspettare fino al primo decennio del 2000 (Van de Velde, 2013).

Precedentemente ai provvedimenti esecutivi dei governi nazionali, nella maggior parte dei Paesi europei vigeva il regime di "autorità – imprenditore", secondo cui l'autorità pubblica regola il mercato con un sistema di gare di appalto competitive, in cui tipicamente il vincitore può gestire in regime monopolistico la sua posizione di fornitore unico del servizio di trasporto sovvenzionato (Van de Velde, 1999; Van de Velde, 2013). Tale regime presente con modalità simili nella maggior parte dei Paesi europei, non aveva riscontri nel caso italiano, in cui predominava il sistema di affidamento diretto ad un concessionario di tratte in esclusiva (Grimaldi *et al.*, 2017). Il processo di liberalizzazione ha reso possibili investimenti su scala europea, creando una rete interconnessa alternativa alla ferrovia e all'utilizzo dell'automobile privata, a prezzi più accessibili e senza il bisogno di dover intervenire con investimenti importanti in nuove infrastrutture pubbliche per poter offrire il servizio (Fageda e Sansano, 2018).

L'obiettivo del presente lavoro è descrivere i sentieri di sviluppo ed i relativi effetti che hanno caratterizzato il mercato degli autobus di medio-lunga distanza, in seguito al processo di liberalizzazione, ripercorrendo l'esperienza inglese e i primi passi dei tre grandi Paesi europei continentali.

La struttura è così composta: dopo l'introduzione viene presentato un quadro degli sviluppi della liberalizzazione del trasporto passeggeri con autobus nei principali Paesi Europei; segue l'analisi delle dinamiche concorrenziali, facendo un confronto tra le diverse nazioni in termini di struttura di mercato e di prezzi. Il lavoro si chiude con alcune riflessioni conclusive e suggerimenti per futuri approfondimenti della ricerca sul mercato in questione.

2 Le tappe della liberalizzazione in Europa

2.1 Trent'anni di liberalizzazione britannica

Robbins e White (1986) sono stati i primi ad analizzare la liberalizzazione del settore del trasporto con autobus privato. L'occasione è emersa grazie al Transport Act del 1980 approvato dal parlamento britannico. Tale provvedimento ha reso possibile la deregolamentazione del mercato di autotrasporto su gomma, consentendo per la prima volta di attuare una competizione nel mercato (*competition in the market*) tra l'incumbent National Express e numerosi entranti. I primi effetti riconoscibili consistono da un lato nell'impatto sul trasporto su rotaia, ove si sono affacciati concorrenti privati, accanto a quelli pubblici e, dall'altro, nell'ondata di liberalizzazioni avvenuta anche nel trasporto pubblico urbano.

Tre decenni di studi hanno testimoniato che la competizione nel settore ha aiutato a diminuire la presenza di inefficienze nel mercato di trasporto passeggeri su gomma, portando ad un'iniziale diminuzione del prezzo medio al km dei servizi espressi di autobus,

ma anche del trasporto ferroviario, liberalizzato nel 1994 e anch'esso ora maturo (Preston, 2017). Il prezzo delle tratte non solo è diminuito per l'aumento del numero di aziende operanti nel settore, ma anche a causa dell'aumento di tratte offerte. Per quanto riguarda il flusso di passeggeri, i primi anni hanno testimoniato l'aumento del 50% di viaggiatori trasportati, sia come nuovi utenti sia in seguito ad un trasferimento modale dal trasporto su rotaia a quello su strada, con effetti in questo caso non positivi sull'ambiente (White e Robbins, 2012).

Nonostante l'iniziale competizione abbia generato l'aumento delle tratte e la diminuzione dei prezzi, in breve tempo molti degli entranti di dimensioni minori sono usciti dal mercato, a causa dell'impossibilità di competere con politiche di marketing molto aggressive accompagnate da un'elevata (e quindi costosa) frequenza delle tratte offerte (Robbins e White, 1986), mantenendo livelli di profittabilità sostenibili (White e Robbins, 2012). In definitiva, la liberalizzazione ha sviluppato servizi capillari, ma a prezzi maggiori, facendo emergere casi di competizione oligopolistica e in certe tratte di monopolio (Glaister, 2001; Competition Commission, 2011), sebbene inizialmente vi sia stata una diminuzione delle tariffe. A trent'anni dalla liberalizzazione, ora il mercato è maturo e con limitate possibilità di generare nuova profittabilità da espansione, ma le imprese sul mercato sono sempre più orientate a rendere più efficiente il servizio proposto, tramite attività di *cost saving*, come ad esempio minor consumo di carburante e riduzione dei tempi morti di servizio (White e Robbins, 2012).

2.2 La liberalizzazione in altri mercati europei

A seguito dell'input comunitario, l'Italia è stato uno dei primi Paesi a tradurre in decreto nazionale le direttive europee con il d.lgs 285 del novembre 2005, pertanto portando il settore verso la deregulation (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2006). In seguito, si è verificato un periodo di transizione, dal 2007 al 2013, in cui il mercato degli autobus di media-lunga distanza, non ha subito grandi cambiamenti; solo successivamente, con l'ingresso di gruppi stranieri, in primis Flixbus e Megabus, il mercato del trasporto su gomma si è sviluppato. Va evidenziato che in Italia vi è sempre stata una maggiore numerosità di imprese di autotrasporto passeggeri di medio-lunga percorrenza, rispetto al restante panorama europeo; tali imprese infatti offrono tratte interregionali, servendo aree non coperte dalla ferrovia nazionale, sia in termini di mancanza del servizio che di tempistiche, oppure servizi di collegamento point to point da paesi e città del sud verso destinazioni del nord Italia, seguendo l'andamento dei flussi di migrazione interna. Tale fenomeno inizialmente andava solo ad integrare la mancanza di trasporti capillari, soprattutto nelle aree interne del Sud (Beria, Nistri e Laurino, 2018), ma di recente il mercato si è espanso anche alle tratte coperte da servizio ferroviario.

Con gli effetti della liberalizzazione, il mercato italiano che già vantava una lunga esperienza di trasporto nord-sud, si è ulteriormente sviluppato: accanto alle maggiori aziende di trasporti già operanti nel settore (*incumbents*), sono entrate nuove imprese sia italiane (es. Busitalia) che straniere (es. Flixbus), che hanno saputo conquistare quote crescenti di mercato.

In Germania, fino all'annuncio nel 2009 dell'applicazione del Regolamento Europeo 684/92, il trasporto privato interurbano su gomma era vietato dal 1931, con l'eccezione delle tratte in cui l'azienda pubblica Deutsche Bahn non aveva un servizio di linea accettabile; grazie alla capillarità delle ferrovie tedesche, tale eventualità si verificava soprattutto nell'area ex DDR. Solamente nel 2013, però, il mercato è stato completamente liberalizzato (Van de Velde, 2013; Dürr e Hüscherath, 2017). Ciò ha portato all'ingresso di molti entranti con operazioni su poche linee, ed all'affermazione di quattro competitors principali, tra cui: l'incumbent Berlin Linien Bus, il quale operava già tratte in Germania Est, gli *entrants* MeinFernbus, Flixbus e ADAC Postbus. Tutte le imprese menzionate sono state abili nel costruire un network precedentemente inesistente, ma, nonostante l'ingresso di diversi players nel settore, già nel 2014 si sono imposte come leader due sole società: Flixbus e MeinFernbus, rispettivamente con il 38,5% e il 20,8% di quota di mercato. La loro

seguente fusione ha generato il colosso dei trasporti che in breve ha potuto offrire moltissime tratte nel mercato liberalizzato unico europeo (Dürr e Hüschelrath, 2017).

Per quanto riguarda la Francia, la liberalizzazione è arrivata più tardi rispetto a tutti i Paesi in analisi, ossia nel 2015 (tre anni dopo la Germania), grazie alla legge dell'attuale Presidente della Repubblica Emmanuel Macron. In questo Paese infatti la deregolamentazione dei mercati è particolarmente difficoltosa, sia per la tradizionale inclinazione alla regolamentazione pubblica della politica francese che per l'opposizione del fortemente sovvenzionato operatore di trasporto ferroviario nazionale. La legge Macron ha stabilito la liberalizzazione delle tratte oltre i 100 km, sotto la regolamentazione dell'autorità di regolazione del trasporto pubblico (*Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières* - ARAFER). Prima di questi provvedimenti, il mercato dei bus a lunga distanza era sostanzialmente di nicchia e la SNCF (*Société National de Chemin de Fer*), la società ferroviaria pubblica, deteneva il sostanziale monopolio del trasporto su strada di lunga distanza, offrendo un unico servizio capillare. Attualmente, insieme alla tedesca FlixBus, il player più importante su gomma è Ouibus, azienda partecipata da SNCF, seguita dal network pan europeo fornito dalla non-profit Eurolines che nel 2014 ha acquisito Isilines (Crozet e Guihéry, 2018).

3 Dinamiche concorrenziali

3.1. Cambiamenti nella struttura di mercato: un confronto tra quattro Paesi europei

In Francia, anche a causa della tardiva apertura del mercato e della sua relativa novità, non si è sviluppata una forte dinamica concorrenziale, bensì sin dai primi momenti si è creata sostanzialmente una situazione simile al duopolio tra Ouibus (partecipata delle ferrovie statali) e il maggior provider europeo, FlixBus (Crozet e Guihéry, 2018). Infatti, in base ai dati di ARAFER, nel primo quarto del 2017, Ouibus aveva una quota di mercato, in termini di numero di partenze, pari al 47%, seguita da FlixBus con 36% ed a maggior distanza da Eurolines/Isilines con il 15%, mentre altri piccoli operatori locali detenevano il restante 3% (Crozet e Guihéry, 2018). Solo di recente, si stanno verificando cambiamenti di mercato con l'ingresso di nuove imprese provenienti da altri settori, che però non dovrebbero mutare l'elevato livello di concentrazione industriale. Infatti, a novembre 2018, BlaBlaCar, leader europeo del *carpooling*, ha annunciato i propri piani per acquisire Ouibus, preannunciando sviluppi del proprio business nell'industria degli autobus di medio-lunga distanza (Dillet, 2018).

Similarmente anche in Germania, prima della liberalizzazione, non vi era presenza di *business* significativi nel settore, se non per tratte *charter* o legate a viaggi di gruppo (Dürr e Hüschelrath, 2017). FlixBus già nel 2015 aveva oltre il 70% di quote di mercato tedesco. La grandissima crescita di questo attore in Europa, nonché negli Stati Uniti, ha influenzato le esperienze di tutti i Paesi in cui si sono verificate liberalizzazioni di settore, in quanto ormai si tratta della maggiore azienda sul mercato. Nonostante la presenza di *player* presenti da lungo tempo, come il *network* belga Eurolines, la competizione più significativa, non arriva più tanto da *competitors* intra-modali, bensì da quelli inter-modali.

Unico mercato europeo non di nicchia, ovvero già in precedenza più sviluppato, era l'italiano, grazie alla presenza dei servizi operanti tra nord e sud. La liberalizzazione del mercato è ufficialmente arrivata nel 2005 con il Decreto Legislativo 285, ma la complessità del sistema autorizzativo e di concessioni ha di fatto creato forti barriere all'ingresso, dando luogo ad un oligopolio composto da gruppi con forti basi regionali come Baltour, Sena e Eurolines (Fageda e Sansano, 2018). La deregolamentazione degli altri Paesi europei ha reso il panorama italiano post-liberalizzazione più frizzante, grazie agli *entrants* stranieri

(Flixbus e Megabus su tutti) e ha stimolato l'apertura di nuove opportunità sulle direttrici Nord–Nord e Centro-Nord, sostanzialmente inesplorate sulla media-lunga distanza. Tuttavia, la tendenza alla concentrazione si sta verificando anche in Italia, in cui i player regionali si avventurano in tratte nazionali, e Flixbus entra in segmenti di mercato poco prima serviti da aziende di livello nazionale, se non locale.

Per quanto riguarda, infine, l'esperienza britannica, come visto sopra, il mercato del trasporto passeggeri su gomma su medio-lunga distanza è stato caratterizzato da un progressivo aumento del livello di concentrazione.

Si possono dunque identificare i seguenti principali passi che hanno portato e stanno ancora portando a cambiamenti del mercato oggetto di analisi:

1. liberalizzazione del mercato avvenuta con tempistiche ed effetti differenti nei Paesi considerati;
2. entrata in diversi mercati di imprese provenienti da altri settori di trasporto, principalmente da quello ferroviario (Busitalia, Ouibus e Berlinlinienbus) e più di recente da quello di car pooling (Blablacar);
3. concentrazione del settore in pochi players rilevanti, a seguito di acquisizioni, con graduale imposizione di Flixbus come leader del mercato europeo;
4. spostamento della competizione da intra-modale a inter-modale, con conseguente politica aggressiva sui prezzi da parte di imprese che offrono servizi di trasporto con modalità differenti sulle stesse tratte.

3.2 Dinamiche di prezzo in Europa

Le politiche di prezzo adottate dalle aziende presenti nei diversi mercati sono state ampiamente influenzate dai *patterns* avvenuti nei quattro Paesi in analisi. A causa della natura molto variegata degli indicatori usati in letteratura, per misurare le dinamiche di prezzo nel trasporto di medio-lunga durata su autobus, non è possibile effettuare un confronto omogeneo tra i diversi Paesi. Nei pochi lavori scientifici disponibili su questo tema, infatti, sono stati utilizzati i seguenti principali *cost drivers*: distanza, tempo di percorrenza, numero di fermate, frequenza dei viaggi e concorrenza con altre modalità (Agustin *et al.*, 2014).

Per quanto riguarda la Francia, Blayac e Brougett (2017) osservano che l'iniziale sensibile calo dei prezzi dovuto a politiche aggressive volte a creare la domanda progressivamente rallenta, una volta che i clienti sono stati fidelizzati; attualmente i prezzi si possono considerare abbastanza stabilizzati.

Uno degli studi di riferimento è Fageda e Sansano (2018), che ha determinato le cause di diminuzione del prezzo su diversi mercati, utilizzando un panel di dati (prezzo medio, durata e frequenza delle corse) relativi a Gran Bretagna, Italia, Francia, Spagna, Germania e Svezia su 177 tratte e 270 possibili connessioni dirette. Gli autori hanno evidenziato che un aumento del 20% della velocità media di percorrenza ha portato a una diminuzione del 14% del prezzo medio al chilometro. Un altro fattore importante che contribuisce alla diminuzione del prezzo è la presenza di tratte ferroviarie in diretta competizione. Difatti, nel trasporto passeggeri su gomma la competizione intra-modale è influenzata sostanzialmente dalla frequenza delle corse, mentre il prezzo è alla base della concorrenza con altre modalità di trasporto. In ultimo, ciò che appare rilevante è che mercati liberalizzati (UK, Italia, Francia, Germania e Svezia) hanno prezzi medi al chilometro inferiori dei Paesi in cui la competizione è per il mercato (sotto forma di tender o monopolio statale), come la Spagna.

Il caso italiano è stato monitorato in maniera più approfondita dai rapporti semestrali di Traspol e dal recente studio di Beria *et al.* (2018), che ha sviluppato un modello econometrico sulla base di un campione di dati provenienti dal motore di ricerca Checkmybus.com, relativi ai prezzi medi in 12 mesi per oltre 3000 coppie di collegamenti origine-destinazione offerti da diversi operatori. È stato riscontrato che, a causa delle



guerre di prezzi tra nuovi entranti e operatori già presenti da lunga data nel mercato italiano, il *trend* di prezzi risulta altalenante non tanto per i picchi dovuti alla stagionalità, ma a causa delle campagne promozionali portate avanti dalle imprese. In ogni caso, nel 2016-2017 il prezzo medio al chilometro è risultato in aumento. Inoltre, come visto nel sopra citato contributo di Fageda e Sansano (2018), anche dallo studio di Beria *et al.* (2018), risulta che sulle tratte in diretta competizione con la rotaia, è avvenuto un decremento significativo dei prezzi. Infine, si può evidenziare che nel più recente rapporto di Traspol (2018), utilizzando una metodologia simile a quella sopra indicata ma con un *database* più esteso, i prezzi al chilometro durante il primo semestre del 2018, risultano in diminuzione rispetto al semestre precedente.

4. Conclusioni

L'apertura alla competizione del mercato di trasporto passeggeri con autobus su medio-lunga percorrenza, avvenuta in Europa Occidentale negli ultimi decenni, grazie all'ondata di liberalizzazioni, ha stimolato una forte crescita di un'industria inizialmente di nicchia. Tuttavia, la concentrazione industriale in poche imprese di grandi dimensioni è andata via via aumentando, in Gran Bretagna e in altri Paesi europei (Crozet e Guihéry, 2018), con l'eccezione dell'Italia ove tale processo sta avvenendo più lentamente.

Le dinamiche di mercato hanno comunque portato ad effetti economici positivi sui consumatori in termini sia di prezzo che di qualità del servizio. Dal primo punto di vista, si rileva un calo dei prezzi che è andato via via rallentando, ma la politica dei prezzi rimane aggressiva soprattutto lì dove c'è anche la ferrovia. Dal secondo punto di vista, l'incremento sia della frequenza delle corse sia del numero di collegamenti e quindi della capillarità del servizio ha migliorato nettamente la qualità del trasporti su bus a medio-lunga distanza. Ciò porta a sopporre esternalità positive sui territori serviti da tali tratte, che sono diventati più accessibili e aperti all'interscambio con altri territori. Inoltre, il recente aumento del livello di concentrazione del mercato renderebbe attiva una competizione inter-modale con la ferrovia, che a sua volta opera anche nel trasporto su gomma.

Di recente, sul mercato si stanno affacciando nuove evoluzioni: da un lato si intravede una sempre più spinta diversificazione produttiva attuata soprattutto dalle imprese che per prime sono state all'avanguardia nel proporre l'autobus come mezzo di trasporto. Emblematico è il caso di Flixbus che ha iniziato le operazioni come vettore ferroviario tra Germania e Repubblica Ceca, oltre che l'inizio delle operazioni negli Stati Uniti (Leoexpress.com, 2018 e Flixbus.com, 2018). Dall'altra parte nuovi competitors stanno entrando nel settore provenendo da altri settori di servizi di mobilità passeggeri; ne è un esempio l'acquisto di Ouibus in Francia da parte della piattaforma leader per il *carpooling* BlaBlaCar.

La dinamicità del mercato in questione lo rende dunque un interessante campo di studio; futuri eventuali nuovi sentieri di ricerca potrebbero riguardare un'analisi approfondita dell'andamento dei prezzi nei diversi Paesi, usando indicatori omogenei e quindi confrontabili, nonché il monitoraggio dello sviluppo del mercato a seguito delle nuove entrate e nuove acquisizioni sopra nominate, anche in relazione ad altre modalità di trasporto. Infine, sarebbe interessante stimare l'entità dello shift modale dal treno alla strada che lo sviluppo del servizio di trasporto con autobus ha provocato, al fine di valutare l'impatto sul benessere collettivo delle maggiori esternalità negative provocate dal trasporto su autobus, comunque non ambientalmente sostenibile quanto il treno.

Bibliografia

Agustin, K., Gerike R., Sanchez, M. J. M., and Ayala, C. (2014), Analysis of intercity bus markets on long distances in an established and a young market: The example of the U.S. and Germany, *Research in Transportation Economics*, 48 (2014), 245-254

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

Beria P., Tolentino S. (2018). *Rapporto sul Mercato delle Autolinee a Lunga Percorrenza in Italia / Sintesi semestre I - 2018*. TRASPOL Report 2/18 & Checkmybus. Milano, Italy

Blayac, T. e Brougett, P., (2017), *Should I go by bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France*, *Transport Policy*, 56, 50-62.

Competition Commission. (2011). *Local bus services market investigation: A report on the supply of local bus services in the UK (excluding Northern Ireland and London)*. Disponibile su <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402141250/http://www.competition-commission.org.uk>

Consiglio dell'Unione Europea (1992), *Regolamento CE - 16/03/1992 - n. 684 - Trasporti internazionali con autobus*. Disponibile su <http://www.patente.it/normativa/regolamento-ce-16-03-1992-n-684-trasporti-internazionali-con-autobus?idc=1222>

Consiglio dell'Unione Europea (2011), *Regolamento UE - 181/2011 del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus*. Disponibile su <https://www.fsbusitaliafast.it/portale/regolamento181-2011.pdf>

Crozet, Y. e Guihéry, L. (2018), Deregulation of long distance services in France, *Research in Transportation Economics*, 69 (2018), 284-289

Dillet, R. (2018), BlaBlaCar to acquire Ouibus and offer bus service. Disponibile su <https://techcrunch.com/2018/11/12/blablacar-to-acquire-ouibus-and-offer-bus-service/?guccounter=1>

Dürr, N., S. e Hüschelrath K. (2017), Pattern of entry and exit in the deregulated German interurban bus industry, *Transport Policy*, 59 (2017), 196-208

European Commission (2009), *Study of passenger transport by coach*, report prepared by Steer Davies & Gleave. Disponibile su http://edz.bib.uni-mannheim.de/daten/edz-os/gdv/09/2009_06_passenger_transport_by_coach.pdf

Fageda, X. e Sansano, S. (2018), Factors influencing prices and frequencies in the interurban bus market: Evidence from Europe, *Transportation Research Part A*, 111(2018), 266-276.

Flixbus.com (2018), *The New Way to Travel: FlixBus Routes Begin in US May 31*. Disponibile su <https://www.flixbus.com/company/press-room/press-releases/flixbus-starts-in-usa>, Consultato il 22/02/2019

Glaister, S. (2001), The Economic Assessment of Local Transport Subsidies in Large Cities, in Grayling, T. (ed.), *Any More Fares?* London: IPPR

Grimaldi, R., Augustin, K. e Beria, P. (2017), Intercity coach liberalization. The cases of Germany and Italy, *Transportation Research Procedia*, 25, 474-490.

Leoexpress.com (2018), First year in Germany: Leo Express is the second largest private passenger rail carrier on the German long-distance transport market. Disponibile su <https://www.leoexpress.com/en/about-us/for-media/leo-express-is-the-second-largest-private-passenger-rail-carrier-on-the-german-long-distance-transport-market>, Consultato il 22/02/2019.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2006), Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 285 "Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale", Gazzetta Ufficiale n. 6 - Supplemento Ordinario n. 5.

Preston, J. (2017), The impact of regulatory reform on public transport markets, in Cowie J., Ison, S. (eds) *The Routledge Handbook of Transport Economics*, ch. 9, 121-140.

Robbins, D., & White, P. (1986), The experience of express coach deregulation in Great Britain, *Transportation*, 13(4), 359–384.

TRASPOL (2018), *Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza in Italia*, sintesi semestre I 2018, report 2-1018. Disponibile su <http://www.traspol.polimi.it/wp-content/uploads/2018/11/TRASPOL-Checkmybus-Coach-market-report-S1-2018.pdf>

White, P. e Robbins, D. (2012), Long-term development of express coach services in Britain, *Research in Transportation Economics*, 36(1), 30-38.

Van de Velde, D. (1999). Organisational forms and entrepreneurship in public transport. Part 1: classifying organisational forms, *Transport Policy*, 6(3), 147-157.

Van de Velde, D. (2013), Market initiative regimes in public transport in Europe: Recent developments, *Research in Transportation Economics*, 48(2014), 33-40.