

A cura del Prof. Andrea Giuricin

Il trasporto bus a lunga percorrenza: autostazioni come elemento di sviluppo del paese

Il trasporto bus a lunga percorrenza è uno degli assi portanti della mobilità in Italia, capace non solo di raggiungere i grandi centri urbani, ma al contempo di raggiungere tutte le città anche di piccole e medie dimensioni e di collegarle con servizi efficienti e capillari.

Il solo operatore Flixbus, primo in Italia, trasporta oltre dieci milioni di persone sul proprio network in Italia e il settore, in molti casi, è diventato proprio l'asse portante della mobilità in Italia.

La liberalizzazione del settore ha permesso un utilizzo sempre maggiore dei mezzi a lunga percorrenza, con un abbassamento del prezzo medio del biglietto e al contempo un miglioramento del servizio con flotte bus sempre più giovani e con servizi sempre più vicini al viaggiatore.

Di fronte a questa importanza e capillarità, il settore soffre ancora di alcuni punti non pienamente sviluppati e uno dei temi più sentiti dai viaggiatori è quello delle autostazioni.

Le autostazioni sono un punto essenziale e sempre più rilevante nell'esperienza di viaggio dei milioni di cittadini che utilizzano questi mezzi e non è soltanto importante importante l'intermodalità, ma anche quello dei servizi in generale, ma anche la sicurezza.

Tali infrastrutture sono chiave non solo per i cittadini, ma anche per tutti quei turisti che oggi utilizzano il bus a media-lunga percorrenza per scoprire l'Italia dei piccoli borghi e non solo le grandi città d'arte.

Lo studio dunque analizza la situazione attuale della autostazioni in Italia e fornisce anche un benchmark con alcuni dei casi migliori a livello europeo che cercano di evidenziare

quali sono i servizi necessari per portare il nostro sistema di trasporto ai livelli più elevati per i cittadini e turisti.

Nel ranking non sono considerati elementi architettonici (decoro, estetica, etc.), altrimenti, per l'Italia, sicuramente il punteggio medio diminuirebbe perché purtroppo non sono stati fatti investimenti anche in questa logica.

Le autostazioni rappresentano nodi essenziali del sistema della mobilità collettiva e richiedono interventi urgenti di valorizzazione in Italia. Prioritaria risulta, in particolare, l'esigenza di rafforzarne le condizioni di sicurezza.

Il controllo delle autostazioni e delle aree di fermata sul territorio nazionale costituisce un elemento centrale di tale percorso.

Lo studio ha poi lo scopo di creare un decalogo che possa indicare quale sia la direzione da intraprendere per rendere l'Italia leader nel settore dei bus a lunga percorrenza anche grazie ad un sistema di autostazioni efficienti, sicure e integrata con servizi ai viaggiatori e ai cittadini.

Criticità delle autostazioni/punti di sviluppo

L'analisi comparata delle principali realtà urbane europee evidenzia come la carenza di infrastrutture dedicate al trasporto con autobus rappresenti una delle criticità più diffuse e strutturali per il settore.

Distanziamento dal centro città

Negli ultimi anni, l'evoluzione delle politiche urbane, orientate alla riduzione della pressione veicolare nei centri storici e alla riqualificazione degli spazi pubblici, ha comportato una progressiva contrazione delle aree disponibili per l'esercizio delle attività legate al trasporto bus a media-lunga percorrenza

Una delle problematiche più evidenti riguarda la crescente distanza tra i terminal autobus e i centri storici.

In molte città europee si osserva una tendenza consolidata allo spostamento delle autostazioni verso ambiti periferici o semi-periferici, spesso lungo direttrici autostradali o in prossimità di nodi logistici di scala maggiore.

Un caso emblematico riguarda la rilocalizzazione del terminal autobus della città di Colonia verso l'area aeroportuale, che ha determinato una riduzione significativa della domanda, stimata intorno al 30% dei passeggeri, a conferma dell'elevata sensibilità dell'utenza rispetto alla posizione del terminal.

Questa trasformazione, motivata da esigenze di riduzione della congestione urbana e di miglioramento della qualità degli spazi centrali, produce effetti significativi sul funzionamento complessivo del sistema di mobilità.

La maggiore distanza tra il terminal e il centro urbano comporta un allungamento dei tempi complessivi di viaggio e introduce ulteriori passaggi modali, che possono ridurre l'attrattività del servizio, in particolare per i cittadini e i turisti.

Intermodalità

La localizzazione del terminal assume dunque un ruolo strategico, poiché incide direttamente sulla percezione di accessibilità e sulla competitività del trasporto autobus rispetto ad altre modalità.

E l'integrazione con altri modi di trasporto diventa chiave per il successo stesso dell'autostazione, che diventa un centro di servizi e punto nevralgico delle città.

L'intermodalità diventa quindi un tema chiave per le autostazioni che vedono volumi di traffico a volte anche cinque volte il numero di abitanti delle città che servono.

Parcheggi bus

Parallelamente al fenomeno della delocalizzazione dei terminal, si registra una riduzione diffusa degli spazi destinati alla sosta degli autobus, soprattutto nelle aree urbane ad alta densità funzionale.

La crescente competizione tra differenti usi dello spazio pubblico ha portato, in molti contesti, alla progressiva eliminazione di stalli dedicati.

Questa contrazione della capacità di parcheggio determina conseguenze operative rilevanti, poiché limita la possibilità di organizzare soste programmate e obbliga i veicoli a permanenze prolungate in circolazione in attesa di uno spazio disponibile.

Dal punto di vista gestionale, ciò comporta un aumento dei tempi improduttivi e una maggiore complessità nella pianificazione delle operazioni quotidiane.

Sul piano ambientale, tale dinamica può generare effetti controintuitivi, contribuendo ad aumentare il traffico locale e le emissioni complessive a causa della maggiore percorrenza necessaria per individuare aree di sosta adeguate.

Due casi interessanti sono quelli di Stoccolma, dove si è registrata una riduzione di circa il 25% degli stalli autobus e a Copenaghen dove si è registrata una riduzione progressiva della disponibilità di parcheggi, nonostante l'aumento dei flussi turistici.

Carico e scarico passeggeri

Un ulteriore elemento critico riguarda la disponibilità e la localizzazione delle aree dedicate al carico e allo scarico dei passeggeri.

In numerosi contesti urbani, tali spazi risultano insufficienti rispetto ai volumi di traffico effettivi o collocati a distanze non ottimali rispetto alle destinazioni principali.

Questa situazione genera difficoltà operative soprattutto nelle aree caratterizzate da elevata affluenza turistica o da una significativa presenza di gruppi organizzati.

L'assenza di punti di fermata adeguatamente posizionati determina un aumento dei tempi di fermata e richiede, in molti casi, percorsi pedonali più lunghi per i passeggeri, con conseguenze rilevanti in termini di accessibilità.

Le criticità risultano particolarmente accentuate per alcune categorie di utenti, come le persone anziane o con mobilità ridotta, per le quali la distanza tra il punto di discesa e la destinazione finale può rappresentare una barriera concreta all'utilizzo del servizio.

Servizi

Accanto alle problematiche legate alla disponibilità fisica degli spazi, emerge con crescente evidenza la questione della qualità delle infrastrutture esistenti e dei servizi associati.

In molti casi, terminal e aree di sosta risultano privi di dotazioni essenziali per garantire condizioni adeguate di comfort e sicurezza.

La mancanza di spazi coperti, di sistemi informativi aggiornati e di servizi dedicati sia ai passeggeri sia agli autisti evidenzia un ritardo infrastrutturale che limita l'efficacia complessiva del sistema.

Le autostazioni sono sempre più chiamate a svolgere una funzione complessa, non solo come luoghi di transito ma come nodi di interscambio e di servizio, capaci di offrire standard qualitativi comparabili a quelli delle altre modalità di trasporto collettivo.

Sicurezza

La sicurezza è particolarmente rilevante nelle ore serali e notturne. In queste fasce orarie, la riduzione dei flussi e la minore presenza di personale possono aumentare la percezione di insicurezza.

L'illuminazione adeguata degli spazi, la presenza di sistemi di videosorveglianza e la disponibilità di punti informativi o presidi di assistenza sono elementi essenziali per garantire condizioni di utilizzo sicure.

La percezione di sicurezza incide direttamente sulla scelta del mezzo di trasporto, soprattutto per utenti più vulnerabili come anziani, studenti e viaggiatori occasionali.

Nel contesto del benchmarking infrastrutturale, la sicurezza deve essere considerata un parametro essenziale. Non è solo un requisito tecnico, ma un elemento che incide sull'accessibilità, sull'affidabilità e sulla qualità percepita del servizio.

La progettazione di autostazioni sicure richiede soluzioni semplici ma efficaci, una buona organizzazione degli spazi e l'uso di tecnologie di monitoraggio adeguate.

L'elemento architettonico

L'autostazione non deve essere solo funzionale, ma può diventare anche un hub che ha elementi distintivi da un punto di vista architettonico. Si pensi in Italia alla stazione ferroviaria Alta Velocità di Reggio Emilia – Mediopadana o alla stazione di Napoli Afragola, ma spesso anche nel mondo aeroportuale, il concetto di opera unica rende degli scali particolarmente riconoscibili.

Si pensi a livello globale scali come quello di Singapore o a livello europeo quello di Roma Fiumicino, che al contempo continuano a ricevere valutazioni molto elevate dai viaggiatori.

Nel loro insieme, queste criticità delineano un quadro nel quale la disponibilità di infrastrutture adeguate non rappresenta più un elemento accessorio, ma una condizione imprescindibile per garantire la competitività del trasporto bus a media-lunga percorrenza.

In questo senso, l'individuazione e l'analisi delle criticità infrastrutturali ricorrenti costituiscono il primo passo fondamentale per la costruzione di un modello di benchmarking capace di supportare decisioni strategiche e orientare gli investimenti futuri.

L'Italia delle autostazioni

L'Italia ha una varietà di autostazioni molto elevata, con alcuni problemi specifici che verranno analizzati nel corso di questo studio.

Non è solo distinzione tra grandi e piccoli centri urbani, ma vi sono problematiche puntuali all'interno di alcune autostazioni e altri problemi invece più generali.

Sui diversi media, si è giustamente rimarcato il fattore sicurezza, perché tale fattore mette in difficoltà i cittadini e i turisti e ne rendono l'esperienza di viaggio meno piacevole e meno sicura.

Di fronte a questo problema puntuale, uno dei temi essenziali è l'intermodalità e quindi il posizionamento delle stesse autostazioni.

In alcuni casi, le autostazioni si trovano vicino al centro, o perlomeno in posizioni per le quali è possibile raggiungere facilmente il centro città e ben collegate ad altri mezzi di trasporto.

In tema di servizi è necessario rimarcare il fatto che alcune autostazioni non offrono livelli di servizio adeguato alle centinaia di migliaia di passeggeri che ogni anno transitano nelle stesse.

Di seguito è riportata una mappa circa il posizionamento delle principali stazioni in Italia, indicandone la posizione nel ranking.

L'Italia non è solo fatta da grandi centri urbani, ma anche da importanti città che hanno dimensioni superiori a 50 mila abitanti.

L'Italia dei Comuni indubbiamente ha la forza delle connessioni fatta anche dai servizi bus a lunga percorrenza e si trovano autostazioni importanti sparse su tutto il territorio italiano.

Al tempo stesso, vi sono città che vedono un traffico passeggeri nelle proprie autostazioni che non solo eccedono il numero di abitanti stesse, ma che raggiungono valori anche superiori a 2-2,5 volte.

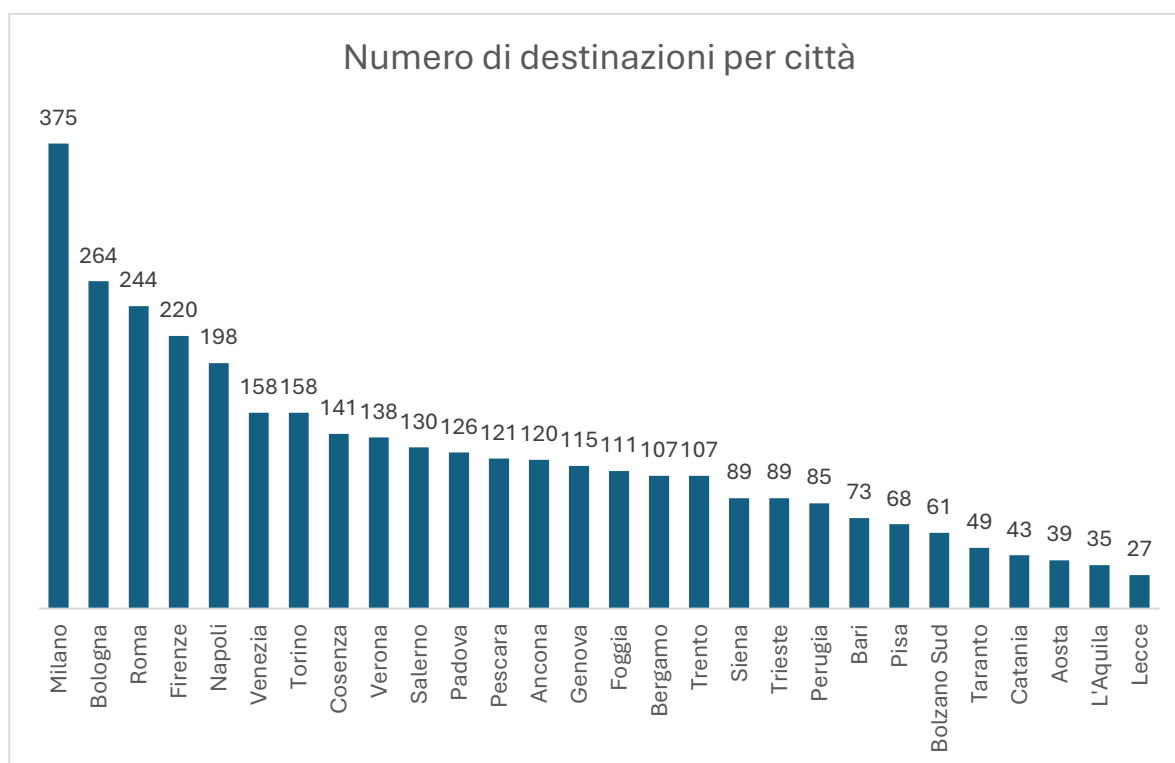
Queste città che abbiamo indicato come top tier, vedono dunque un traffico estremamente importante.

Siena	Top tier
Bergamo	Top tier
Venezia	Top tier
Aosta	Top tier
Firenze	Top tier
Bologna	Top tier

Queste città top tier sono dunque rilevanti per le città stesse, vedendo volumi di traffico molto elevati, ma in generale le autostazioni garantiscono una connettività davvero molto puntuale grazie alla capacità del bus a lunga percorrenza di attrarre traffico non solo dai grandi centri urbani.

Se guardiamo da un punto di vista della numerosità delle connessioni è indubbio che le autostazioni del nord Italia hanno il vantaggio di poter servire anche destinazioni internazionali, più di quelle del sud Italia.

L'elemento più evidente è la posizione di Milano, che registra 375 destinazioni e segue un secondo gruppo costituito da Bologna, Roma, Firenze e Napoli (tra 198 e 264 destinazioni), che rappresentano città ad alta capacità attrattiva o ad elevata connettività. La riduzione dei valori tra queste città è relativamente graduale, suggerendo una fascia intermedia di poli urbani con ruolo rilevante ma inferiore rispetto a Milano.



Fonte: sito Flixbus

Si evidenzia come vi siano città ben connesse in tutte le aree del paese, con una presenza di diverse città del sud Italia che beneficia di un sistema bus a lunga percorrenza forte e dinamico.

Classifica delle autostazioni

Lo studio crea un indice che cerca di tenere in conto di diversi elementi che sono valorizzati dai clienti, ma anche dagli operatori.

Tale indice poi verrà confrontato con la percezione dei viaggiatori, che spesso vede valorizzazioni in linea con quanto mostrato dall'indice stesso.

L'indice rappresenta uno strumento di valutazione multidimensionale finalizzato a misurare il livello qualitativo complessivo di una fermata attraverso un sistema di punteggi ponderati.

La metodologia si basa sull'attribuzione di un valore da 1 a 5 a differenti ambiti di analisi, successivamente pesati in funzione della loro rilevanza relativa nella valutazione complessiva.

L'impostazione considera sei dimensioni principali:

- posizionamento della fermata (15%);
- intermodalità (20%);
- servizi ai passeggeri (20%);
- servizi agli operatori (20%);
- servizio di vigilanza (20%);
- accessibilità per persone a mobilità ridotta (PMR) (5%).

Per ciascuna categoria è prevista una scala crescente di qualità, articolata su cinque livelli (da “Pessimo” a “Ottimo”), associata a parametri oggettivi o alla presenza di specifici requisiti.

Il primo indicatore riguarda il posizionamento della fermata, valutato sulla base della distanza chilometrica. La logica sottostante attribuisce punteggi più elevati a fermate localizzate in prossimità delle aree di riferimento e punteggi inferiori a quelle maggiormente distanti.

La dimensione dell'intermodalità misura invece il grado di integrazione della fermata con altre modalità di trasporto e servizi connessi, attraverso la presenza di differenti tipologie di collegamento o infrastrutture di supporto. L'aumento del numero di servizi disponibili determina un miglioramento progressivo del punteggio.

L'indice considera inoltre i servizi rivolti ai passeggeri, valutando la disponibilità di elementi che incidono sulla fruibilità e sulla qualità dell'esperienza di utilizzo della fermata. Anche in questo caso il punteggio cresce in relazione alla presenza di un numero crescente di tipologie di servizi.

Una sezione specifica è dedicata ai servizi agli operatori, cioè alle dotazioni e ai supporti funzionali destinati al personale e alle attività operative. Il criterio segue una struttura analoga a quella prevista per i servizi ai passeggeri.

Particolare rilievo assume il servizio di vigilanza, che rappresenta una delle componenti maggiormente pesate nell'indice. La valutazione considera diversi livelli di presidio e controllo, che vanno dall'assenza di sistemi di sicurezza fino alla presenza integrata di strumenti di sorveglianza e presidio continuativo.

Infine, l'indice include un parametro dedicato all'accessibilità per persone a mobilità ridotta (PMR), volto a valutare il grado di inclusività e accessibilità della fermata. La scala considera elementi quali l'abbattimento delle barriere architettoniche, la disponibilità di contatti dedicati e la presenza di assistenza specializzata.

Nel complesso, l'indice adotta una logica di valutazione basata su criteri progressivi e ponderati, con l'obiettivo di fornire una rappresentazione sintetica ma articolata del livello qualitativo della fermata.

Valutazione Posizionamento fermata (valore ponderazione 15%) - indice: 1 - Pessimo (oltre i 10km) 2 - Scarso (da 7 a 10 km) 3 - Sufficiente (da 5 a 7 km) 4 - Buono (da 2 a 5 km) 5 - Ottimo (fino a 2km)
Valutazione Intermodalità (valore ponderazione 20%) - indice: 1 - Pessimo (mancano i servizi) 2 - Scarso (1 tipologia di servizi) 3 - Sufficiente (2 tipologie di servizi) 4 - Buono (3 tipologie di servizi) 5 - Ottimo (4 tipologie di servizi)

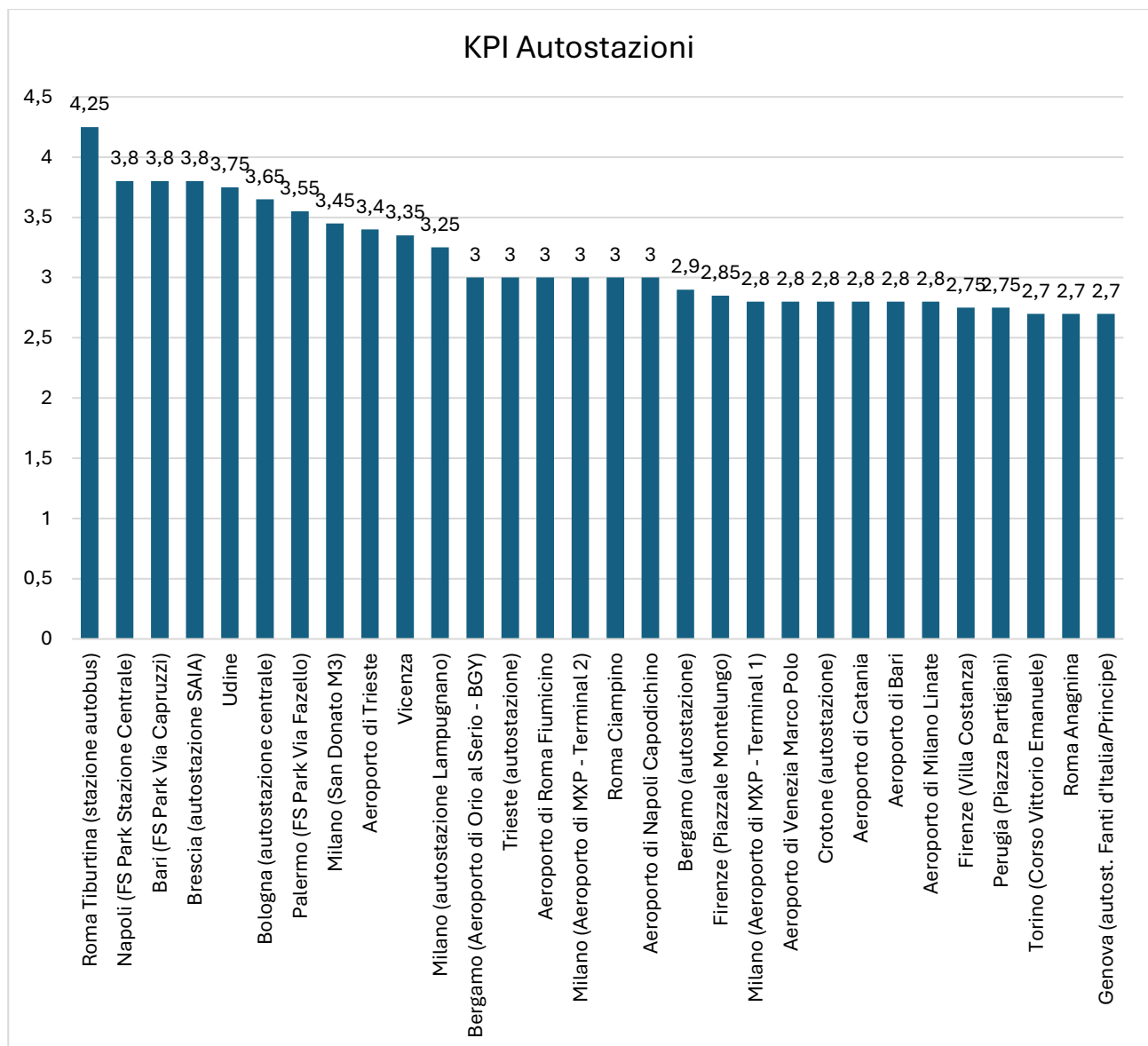
Valutazione Servizi ai Passeggeri (valore ponderazione 20%) - indice: 1 - Pessimo (mancano i servizi) 2 - Scarso (fino a 2 tipologie di servizi) 3 - Sufficiente (3 tipologie di servizi) 4 - Buono (4/5 tipologie di servizi) 5 - Ottimo (6 tipologie di servizi)
Valutazione Servizi agli Operatori (valore ponderazione 20%) - indice: 1 - Pessimo (mancano i servizi) 2 - Scarso (1 tipologia di servizio) 3 - Sufficiente (fino a 2 tipologie di servizi) 4 - Buono (3 tipologie di servizi) 5 - Ottimo (4 tipologie di servizi)
Valutazione servizio di Vigilanza (valore ponderazione 20%) - indice: 1 - Pessimo (mancano i servizi) 2 - Scarso (solo telecamere) 3 - Sufficiente (telecamere + vicinanza presidio) 4 - Buono (telecamere + vicinanza presidio + presenza) 5 - Ottimo (telecamere + vicinanza presidio + presenza + durata)
Valutazione accessibilità Passeggeri Mobilità Ridotta (PMR) (valore ponderazione 5%) - indice: 1 - Pessimo (mancano i servizi) 2 - Scarso (barriere architettoniche + contatto telefono/mail dedicato) 3 - Sufficiente (contatto dedicato + presenza limitata addetto) 4 - Buono (parziale abbattimento barriere + contatto + presenza limitata addetto) 5 - Ottimo (totale abbattimento barriere + contatto + presenza H24 addetto)

Il successivo grafico rappresenta l'applicazione dell'indice di valutazione delle autostazioni a un campione di terminal italiani, restituendo un KPI sintetico complessivo ottenuto dalla combinazione ponderata dei diversi parametri considerati dall'indice: posizionamento, intermodalità, servizi ai passeggeri, servizi agli operatori, vigilanza e accessibilità PMR. L'ordinamento decrescente delle strutture consente di evidenziare differenze significative nelle prestazioni complessive delle autostazioni analizzate.

Dall'osservazione dei risultati emerge innanzitutto una distribuzione piuttosto ampia dei punteggi, compresa tra valori prossimi a 4,1 e valori intorno a 1,5, evidenziando un'elevata eterogeneità tra le infrastrutture considerate. Tale variabilità suggerisce la presenza di livelli

differenti di maturità infrastrutturale e organizzativa, nonché di differenti capacità di integrazione all'interno dei sistemi locali di mobilità.

Nella parte alta della graduatoria si collocano strutture come Roma Tiburtina, seguita da Napoli FS Park Stazione Centrale, Bari e Brescia che presentano valori significativamente superiori alla media.



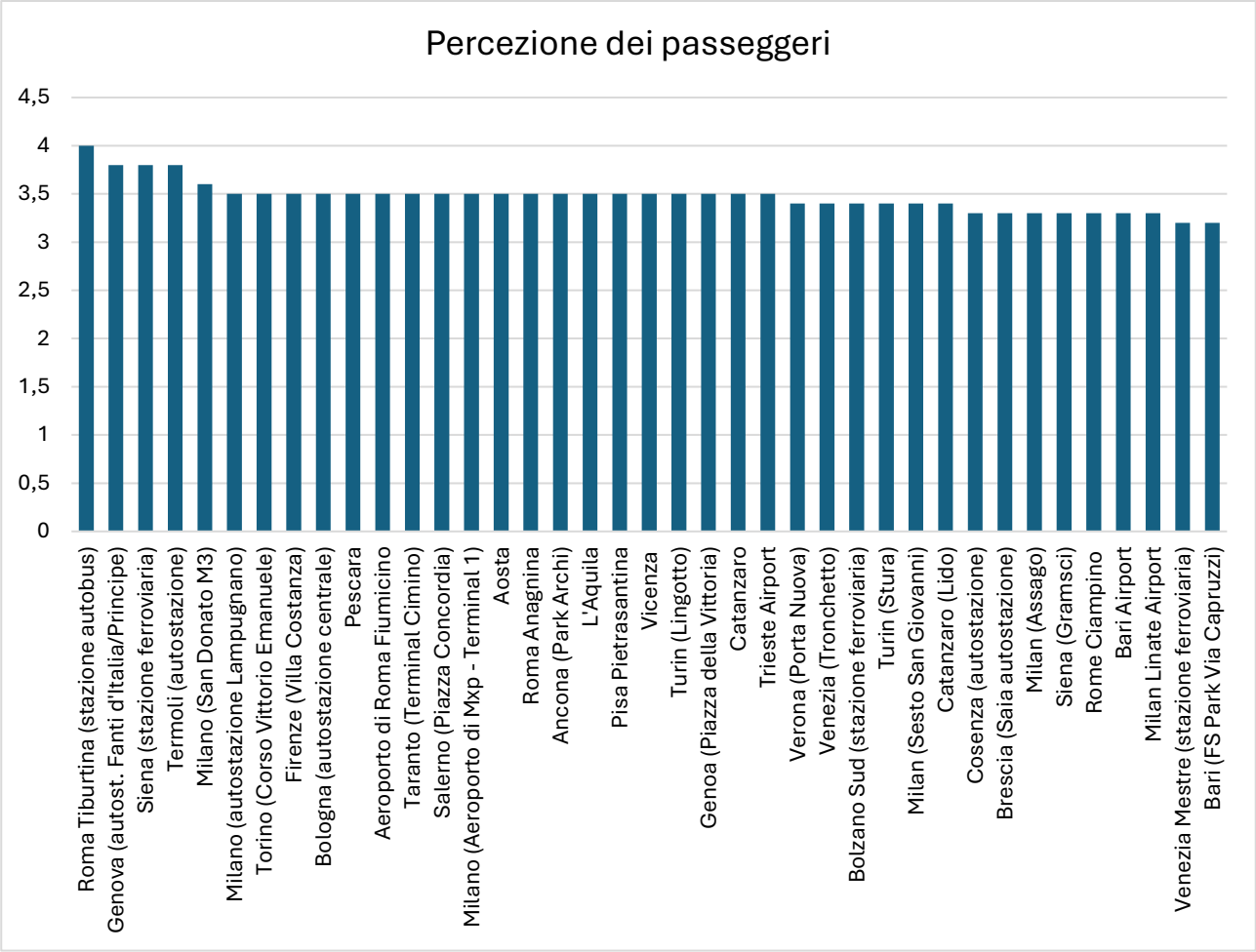
Il grafico successivo rappresenta invece la percezione dei passeggeri rispetto alle autostazioni dedicate ai servizi di autobus a lunga percorrenza, restituendo una valutazione comparativa basata sull'esperienza e sulla qualità percepita dagli utenti.

A differenza del KPI infrastrutturale complessivo, che deriva dall'applicazione dell'indice costruito su parametri oggettivi e ponderati, questa rappresentazione evidenzia la componente più direttamente legata alla fruizione del servizio da parte dei passeggeri, offrendo un'indicazione sulla qualità percepita delle infrastrutture e dell'esperienza di utilizzo.

Nella fascia più elevata si colloca Roma Tiburtina, che raggiunge un valore prossimo a 4, seguita da autostazioni quali Genova Principe e Siena Stazione FS, con punteggi superiori alla media.

Tali risultati sembrano indicare una leggera maggiore soddisfazione dell'utenza rispetto a elementi quali accessibilità, facilità di orientamento, qualità degli spazi, organizzazione dei servizi e integrazione con le altre modalità di trasporto.

In termini percettivi, tali infrastrutture appaiono quindi in grado di offrire un'esperienza di utilizzo più completa e funzionale.



Sintesi delle principali autostazioni

Roma (Autost. Tiburtina)	Milano Aut. Lampugnano	Napoli FS Park Staz. Centrale	Torino (Vittorio Emanuele)	Firenze (Villa Costanza)	Bologna (Autost. centrale)	Venezia Mestre (Stazione FS)	Genova (Principe Autost.)	Verona (Porta Nuova)	Bari (FS Park Via Capruzzi)
Posizione centrale vista la grandezza della città. (distanza a piedi dal centro 60 minuti)	Posizione un pò decentrata ma ben collegata. (distanza a piedi dal centro 75 minuti)	Posizione centrale vista la grandezza della città. (distanza a piedi dal centro 30 minuti)	Posizione centrale vista la grandezza della città. (distanza a piedi dal centro 10 minuti)	Posizione decentrata ma ben collegata. (distanza a piedi non calcolabile visto che fuori dalla città)	Posizione centrale vista la grandezza della città. (distanza a piedi dal centro 20 minuti)	Posizione centrale. (distanza a piedi non calcolabile visto che fuori dalla città)	Posizione centrale vista la grandezza della città. (distanza a piedi dal centro 20 minuti)	Posizione centrale vista la grandezza della città. (distanza a piedi dal centro 20 minuti)	Posizione centrale vista la grandezza della città. (distanza a piedi dal centro 25 minuti)
Collegamenti con treni regionali e alta velocità + metro + bus	Collegamenti con metro + bus + park auto + kiss&ride	Collegamenti con treni regionali e alta velocità + metro + bus	Collegamenti con treni regionali e alta velocità + metro + bus.	Collegamenti con tramvia + park auto	Collegamenti con treni regionali e alta velocità + bus	Collegamenti con treni regionali e alta velocità + bus	Collegamenti con treni regionali e alta velocità + metro + bus	Collegamenti con treni regionali e alta velocità + metro + bus	Collegamenti con treni regionali e alta velocità + bus

Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici - Copertura - Tabellone orario con assegnazione stalli	Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici - Copertura - Tabellone orario con assegnazione stalli - Sala d'attesa	Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici - Copertura - Tabellone orario con assegnazione stalli	Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici - Palina digitale Flix	Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici - Copertura - Tabellone orario con assegnazione stalli - Sala d'attesa	Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici - Copertura - Tabellone orario con assegnazione stalli - Sala d'attesa	Zona ristoro - Biglietteria - Tabella oraria Flix	Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici	-	Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici - Copertura - Tabellone orario con assegnazione stalli - Sala d'attesa
SI sala/bagno autisti, parcheggi per sosta subito fuori stazione, NO foresteria, scarico acque nere	SI sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, NO foresteria, scarico acque nere	SI sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, NO foresteria, scarico acque nere	NO sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, foresteria, scarico acque nere	SI parcheggi per sosta, NO foresteria, scarico acque nere, sala/bagno autisti	SI sala/bagno autisti, NO parcheggi per sosta, foresteria, scarico acque nere	NO sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, foresteria, scarico acque nere	NO sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, foresteria, scarico acque nere	NO sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, foresteria, scarico acque nere	SI sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, NO foresteria, scarico acque nere
H24 vigilanza - vicino presidio polizia - telecamere	8H vigilanza + presidio polizia random + telecamere	8H vigilanza + presidio polizia random + telecamere	-	telecamere	H24 vigilanza + telecamere	-	Presidio polizia random	-	H24 vigilanza + telecamere
si - anche PMR (designata ART)	si - anche PMR (designata ART) - lascia però al vettore l'onere di preoccuparsi del passeggero	si - anche PMR (designata ART) - lascia però al vettore l'onere di preoccuparsi del passeggero	-	-	si - anche PMR (designata ART)	-	-	-	si - anche PMR
Necessità riqualificazione dell'area e maggiore attenzione ai pax in orari notturni	Necessità riqualificazione dell'area + Maggiore vigilanza e maggiori spazi al coperto per pax	Necessità riqualificazione dell'area	Necessità riqualificazione dell'area	Necessità riqualificazione dell'area	Necessità riqualificazione dell'area	Maggiore vigilanza	Necessità riqualificazione dell'area	Necessità riqualificazione dell'area	Necessità riqualificazione dell'area

Roma (Autostazione Tiburtina)

L'autostazione di Roma Tiburtina presenta una posizione complessivamente adeguata rispetto alla dimensione urbana, pur risultando a circa 60 minuti a piedi dal centro cittadino. La struttura beneficia di collegamenti multimodali completi, comprendenti treni regionali e ad alta velocità, metropolitana e autobus. La dotazione di servizi per l'utenza è articolata e comprende area ristoro, biglietteria, servizi igienici, copertura e tabellone orario con assegnazione stalli. Sono disponibili servizi per autisti e parcheggi per la sosta immediatamente esterni alla stazione. Il livello di sicurezza risulta elevato grazie alla presenza di vigilanza H24, sistemi di videosorveglianza e vicinanza a presidi di polizia, ed è garantita l'accessibilità per passeggeri a mobilità ridotta (PMR) con designazione ART. Permane tuttavia la necessità di interventi di riqualificazione generale dell'area e di una maggiore attenzione alla gestione dei flussi e alla sicurezza nelle ore notturne, non risultando inoltre disponibili foresteria e sistemi per lo scarico delle acque nere.



Milano (Autostazione Lampugnano)

L'autostazione di Milano Lampugnano è situata in posizione leggermente decentrata rispetto al centro cittadino, con una distanza pedonale stimata in circa 75 minuti, ma risulta adeguatamente collegata tramite metropolitana, autobus e infrastrutture dedicate alla sosta veicolare, tra cui park auto e aree kiss&ride. La dotazione di servizi per i passeggeri è completa e comprende area ristoro, biglietteria, servizi igienici, copertura, tabellone informativo con assegnazione stalli e sala d'attesa. Sono presenti servizi per autisti e parcheggi dedicati alla sosta. Il sistema di sicurezza si basa su vigilanza limitata a fasce orarie (8 ore), supportata da videosorveglianza e presenza non continuativa di presidi di polizia. La struttura evidenzia nel complesso la necessità di interventi di riqualificazione, con particolare riferimento all'incremento degli spazi coperti per i passeggeri e al rafforzamento dei livelli di vigilanza.

Napoli (FS Park Stazione Centrale)

L'autostazione FS Park presso la Stazione Centrale di Napoli beneficia di una posizione centrale e di un'elevata accessibilità grazie alla presenza di collegamenti ferroviari regionali e ad alta velocità, metropolitana e autobus. La struttura dispone di una dotazione di servizi adeguata per i passeggeri, comprendente area ristoro, biglietteria, servizi igienici, copertura e tabellone informativo con assegnazione stalli, oltre alla disponibilità di servizi per autisti e parcheggi per la sosta. Il sistema di sicurezza è garantito mediante vigilanza limitata a fasce orarie (8 ore), supportata da videosorveglianza e presenza occasionale di presidi di polizia. Nel complesso, l'area richiede interventi di riqualificazione infrastrutturale e miglioramento delle condizioni generali di fruizione.



Torino (Vittorio Emanuele)

L'autostazione di Torino Vittorio Emanuele si caratterizza per una posizione particolarmente centrale, con distanza pedonale dal centro stimata in circa 10 minuti e buoni collegamenti mediante trasporto ferroviario e metropolitano. La dotazione di servizi per i passeggeri risulta essenziale e comprende area ristoro, biglietteria e servizi igienici,

con presenza di sistemi informativi digitali dedicati. Non risultano tuttavia disponibili servizi dedicati agli autisti né spazi strutturati di supporto al personale viaggiante. Il sistema di sicurezza appare limitato e l'intera area evidenzia la necessità di interventi di riqualificazione complessiva e potenziamento dei servizi.

Firenze (Villa Costanza)

L'autostazione di Firenze Villa Costanza è localizzata in posizione esterna al centro urbano, non raggiungibile a piedi, ma risulta adeguatamente collegata mediante tramvia e dotata di parcheggi per la sosta. La struttura presenta una dotazione di servizi per i passeggeri articolata, comprendente area ristoro, biglietteria, servizi igienici, copertura, tabellone informativo con assegnazione stalli e sala d'attesa. Non risultano disponibili servizi dedicati agli autisti, mentre il sistema di sicurezza è basato prevalentemente su sistemi di videosorveglianza. L'area nel suo complesso richiede interventi di riqualificazione generale e miglioramento delle dotazioni funzionali.

Bologna (Autostazione centrale)

L'autostazione centrale di Bologna presenta una posizione centrale rispetto al contesto urbano, con distanza pedonale dal centro stimata in circa 20 minuti, e beneficia di collegamenti ferroviari regionali e ad alta velocità, oltre a collegamenti su rete autobus. La struttura dispone di una dotazione completa di servizi per i passeggeri, comprendente area ristoro, biglietteria, servizi igienici, copertura, tabellone informativo con assegnazione stalli e sala d'attesa. Sono presenti servizi per autisti, mentre non risultano disponibili parcheggi dedicati alla sosta del personale viaggiante. Il livello di sicurezza è garantito mediante vigilanza H24 e sistemi di videosorveglianza ed è assicurata l'accessibilità per passeggeri PMR. L'area necessita tuttavia interventi di riqualificazione complessiva.



Venezia Mestre (Stazione FS)

L'autostazione presso la Stazione FS di Venezia Mestre si colloca in posizione esterna al centro urbano, non raggiungibile a piedi, ma risulta ben collegata mediante rete ferroviaria regionale e ad alta velocità e collegamenti su autobus. La dotazione di servizi per i passeggeri appare limitata rispetto ad altre strutture analizzate e comprende principalmente area ristoro, biglietteria e sistemi informativi essenziali. Non risultano disponibili servizi dedicati agli autisti né sistemi strutturati di vigilanza continuativa. Si rileva pertanto la necessità di incremento delle misure di sicurezza e di interventi di miglioramento generale delle condizioni infrastrutturali.

Genova (Principe Autostazione)

L'autostazione di Genova Principe si caratterizza per una posizione centrale con distanza pedonale dal centro stimata in circa 20 minuti e per la presenza di collegamenti ferroviari regionali e ad alta velocità, oltre a collegamenti su rete autobus e metropolitana. La dotazione di servizi per i passeggeri comprende area ristoro, biglietteria e servizi igienici,

mentre non risultano disponibili servizi dedicati agli autisti. Il sistema di sicurezza si basa su presenza non continuativa di presidi di polizia. L'area nel suo complesso evidenzia la necessità di interventi di riqualificazione generale.

Verona (Porta Nuova)

L'autostazione di Verona Porta Nuova presenta una posizione centrale rispetto al contesto urbano, con distanza pedonale dal centro stimata in circa 20 minuti e collegamenti ferroviari regionali e ad alta velocità, oltre a collegamenti su autobus urbani. La dotazione di servizi risulta limitata rispetto ad altre strutture considerate e non risultano disponibili servizi dedicati agli autisti né sistemi strutturati di vigilanza continuativa. L'area evidenzia nel complesso la necessità di interventi di riqualificazione generale e potenziamento delle dotazioni funzionali.

Bari (FS Park Via Capruzzi)

L'autostazione FS Park di Bari Via Capruzzi presenta una posizione centrale con distanza pedonale dal centro stimata in circa 25 minuti e buoni collegamenti ferroviari regionali e ad alta velocità, oltre a collegamenti su autobus. La dotazione di servizi per i passeggeri è completa e comprende area ristoro, biglietteria, servizi igienici, copertura e tabellone informativo con assegnazione stalli e sala d'attesa. Sono presenti servizi per autisti e parcheggi per la sosta del personale viaggiante. Il livello di sicurezza risulta adeguato grazie alla presenza di vigilanza H24 e sistemi di videosorveglianza ed è garantita l'accessibilità per passeggeri PMR. L'area richiede tuttavia interventi di riqualificazione generale delle infrastrutture esistenti.



Benchmarking europeo

Le autostazioni dedicate ai servizi di autobus a lunga percorrenza nei Paesi del Nord Europa rappresentano un modello particolarmente avanzato nell'ambito dell'organizzazione della mobilità interurbana, caratterizzato da elevati livelli di integrazione infrastrutturale, qualità dei servizi e attenzione all'esperienza dell'utenza.

Tali infrastrutture assumono un ruolo strategico all'interno del sistema dei trasporti, configurandosi come nodi di interscambio progettati per garantire efficienza operativa, accessibilità e connessioni integrate con le altre modalità di trasporto.

L'analisi tuttavia prende esperienze differenti in diversi paesi, per cercare di fare un confronto con diverse esperienze.

Terminal	Perché rilevante per l'Italia
Braga CCTB, Portogallo	Caso interessante per città medie: bigliettazione centralizzata, info real-time, accessibilità e ruolo di hub regionale.
Berlin ZOB, Germania	Terminal nazionale/internazionale con servizi passeggeri, connessioni urbane e collegamento a oltre 300 città.
Amsterdam Sloterdijk / futuro hub	Utile per studiare il tema delicato della decentralizzazione dei terminal, con connessione metro-ferro e accesso autostradale.

Braga — Autostazione CCTB

Le autostazioni dedicate ai servizi di autobus a lunga percorrenza in Portogallo rappresentano un'infrastruttura essenziale per l'organizzazione della mobilità interurbana e nazionale, svolgendo un ruolo particolarmente rilevante nei collegamenti tra i principali centri urbani e le aree periferiche del Paese.

La loro funzione assume un'importanza strategica anche in considerazione della struttura territoriale portoghese e visto che il sistema ferroviario portoghese non vede collegamenti ferroviari AV.

L'autostazione Centro Coordenador de Transportes de Braga (CCTB) rappresenta un esempio significativo di hub intermodale moderno, in grado di integrare servizi interurbani, espressi e internazionali all'interno di un'unica infrastruttura coordinata. La struttura consente l'interconnessione tra diverse modalità di trasporto e favorisce l'accessibilità regionale, contribuendo a rafforzare il ruolo della città come nodo strategico nel sistema di mobilità territoriale e migliorando la continuità dei collegamenti tra scala urbana e sovralocale.

Un ulteriore elemento di forza del terminal è rappresentato dall'elevato livello di digitalizzazione introdotto negli ultimi anni, che comprende sistemi di bigliettazione centralizzata, piattaforme di informazione ai passeggeri in tempo reale e strumenti per il monitoraggio dei flussi e dell'occupazione degli spazi. L'adozione di queste tecnologie consente una gestione più efficiente delle operazioni e contribuisce a migliorare l'esperienza dell'utente, riducendo i tempi di attesa e facilitando l'orientamento all'interno della struttura.

Particolare attenzione è stata dedicata anche agli aspetti legati all'accessibilità universale e all'inclusività, attraverso l'introduzione di dispositivi acustici di supporto, pannelli informativi digitali, infrastrutture ciclabili e soluzioni progettuali dedicate alle persone con mobilità ridotta. Questo approccio contribuisce a rendere l'autostazione non solo efficiente dal punto di vista funzionale ma anche accessibile e fruibile da una vasta gamma di utenti, rafforzando il ruolo dell'infrastruttura come spazio pubblico inclusivo e moderno.

Berlino — Autostazione ZOB Berlin

Le autostazioni presenti in Germania rappresentano un modello particolarmente significativo nell'ambito dell'organizzazione della mobilità su gomma a lunga percorrenza,

distinguendosi per l'elevato livello di integrazione con i sistemi di trasporto urbani e regionali e per una costante attenzione agli aspetti funzionali, infrastrutturali e gestionali. Negli ultimi anni, anche a seguito della liberalizzazione del mercato del trasporto interurbano su autobus, il Paese ha conosciuto un importante processo di sviluppo e trasformazione delle infrastrutture dedicate, accompagnato dalla realizzazione di nuovi terminal e dall'ammodernamento di strutture esistenti. Tali interventi sono stati orientati alla creazione di nodi capaci di gestire volumi di traffico elevati e di rispondere a esigenze di mobilità sempre più articolate e diversificate.

L'autostazione centrale ZOB Berlin rappresenta uno dei principali nodi europei per il trasporto su gomma a lunga percorrenza ed è caratterizzata da un'elevata capacità operativa e da una posizione strategica all'interno della rete urbana. La sua collocazione in prossimità delle principali infrastrutture ferroviarie e metropolitane consente di garantire un accesso diretto e agevole alla città, rendendo il terminal un punto di riferimento per operatori nazionali e internazionali e contribuendo a consolidare il ruolo di Berlino come hub di mobilità su scala europea.

Un elemento distintivo del sistema berlinese è rappresentato dall'elevato livello di integrazione modale, che consente ai passeggeri di trasferirsi rapidamente tra autobus a lunga percorrenza, rete metropolitana, servizi ferroviari regionali e trasporto pubblico urbano. Questa interconnessione riduce i tempi di percorrenza complessivi e migliora l'efficienza del sistema di mobilità, favorendo al contempo l'uso del trasporto collettivo e riducendo la dipendenza dal trasporto individuale.

Il terminal è inoltre supportato da un sistema informativo coordinato e da una segnaletica chiara e standardizzata, che facilita l'orientamento degli utenti e consente una gestione efficace dei flussi passeggeri. La capacità di accogliere elevati volumi di traffico turistico senza ricorrere a restrizioni generalizzate rappresenta uno degli aspetti più rilevanti del modello berlinese, che dimostra come un'infrastruttura di grande scala possa garantire elevati livelli di accessibilità mantenendo al contempo efficienza operativa e qualità del servizio.

Amsterdam — Sistema di terminal e accessi periferici

Nel caso di Amsterdam, il sistema delle autostazioni e dei punti di interscambio si inserisce all'interno di una strategia di pianificazione strutturata e progressiva, sviluppata attraverso una serie di piani specifici dedicati alla gestione dei bus turistici e dei servizi su gomma. Tali strumenti pianificatori hanno permesso di definire una visione di lungo periodo e di fornire agli operatori un quadro normativo chiaro e prevedibile, favorendo l'integrazione tra la mobilità turistica e gli obiettivi urbani legati alla sostenibilità e alla qualità dello spazio pubblico.

Un aspetto centrale del modello adottato riguarda l'introduzione di una strategia policentrica volta a redistribuire i flussi turistici al di fuori del centro storico, riducendo la pressione sulle aree più congestionate e favorendo lo sviluppo di nuove polarità urbane. Questo approccio consente di mitigare gli effetti dell'overtourism e di migliorare la vivibilità complessiva della città, garantendo al tempo stesso un accesso controllato e sostenibile alle principali attrazioni urbane.

Le infrastrutture dedicate ai servizi su gomma sono state collocate in posizione periferica e integrate con il sistema di trasporto pubblico locale, consentendo ai passeggeri di completare l'ultimo tratto del viaggio attraverso metropolitane e ferrovie urbane. Questa soluzione contribuisce a ridurre il traffico veicolare nelle aree centrali e rappresenta un modello efficace di intermodalità, supportato da un forte coordinamento istituzionale e da accordi tra autorità pubbliche e operatori privati orientati alla sostenibilità del sistema di mobilità.

Nello studio si evidenzia per alcune autostazioni europee i punteggi raggiunti, tramite lo stesso metodo di analisi utilizzato per l'Italia.

Autostazioni Europee		Autostazioni Italiane	
Monaco	4,5	Roma Tiburtina (stazione autobus)	4,25
Praga	4,25	Napoli (FS Park Stazione Centrale)	3,8
Stoccolma	4,05	Bologna (autostazione centrale)	3,65
Londra	4,05	Milano (autostazione Lampugnano)	3,25
Wroclaw	3,95	Firenze (Villa Costanza)	2,75
Lisbona	3,95	Torino (Corso Vittorio Emanuele)	2,7
Francoforte	3,9	Venezia Mestre (stazione ferroviaria)	2,3
Media	4,09	Media	3,24

Monaco	Praga	Stoccolma	Londra	Wroclaw	Lisbona	Francoforte
Posizione centrale (1km dalla stazione)	Posizione Centrale	Posizione Centrale	Posizione Centrale	Posizione Centrale, vicino alla stazione	Posizione periferica, ma interconnessa e vicino all'aeroporto	Posizione Centrale
Collegamenti con treni + bus + metro	Collegamenti con treni + metro + bus + tram	Collegamenti con treni regionali + AV + bus + metro	Collegamenti treni + metro + bus	Collegamenti con bus + treni	Collegamenti con metro + treni + bus	Collegamenti con treni regionali + AV + bus + metro + tram
Sala d'attesa - negozi - bagni - shop - zona ristoro	Area ristoro - bagno - parcheggio - biglietteria - copertura	Sala d'attesa - negozi - bagni - zona ristoro - copertura	sala d'attesa - area ristoro - bagno - biglietterie - copertura	Sala d'attesa - bagno - negozi - area ristoro - biglietteria	Zona ristoro - Biglietteria - Servizi igienici - Copertura - Tabellone orario - Sala d'attesa - Parcheggio	Copertura - bagni - negozi - shop - deposito bagagli - copertura
SI scarico acque nere, parcheggi per soste, sala/bagno autisti	SI sala/bagno autisti, scarico acque nere	SI bagno autisti	SI sala/bagno autisti	SI sala/ bagno autisti	NO sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, foresteria, scarico acque nere	NO sala/bagno autisti, parcheggi per sosta, foresteria, scarico acque nere
telecamere + 8H vigilanza + presidio	Vigilanza privata + presidio polizia vicino H24 + telecamere	telecamere + 8H vigilanza + presidio	telecamere + 8H vigilanza + presidio notturno	telecamere + 8H vigilanza + presidio	telecamere + 8H vigilanza + presidio	telecamere + 8H vigilanza + presidio
contatto dedicato	contatto dedicato	contatto dedicato	contatto dedicato	contatto dedicato - abbattimento barriere architettoniche	contatto dedicato - molte barriere architettoniche	contatto dedicato + abbattimento barriere

Monaco

L'autostazione di Monaco si distingue per la sua posizione centrale, situata a circa 1 km dalla stazione ferroviaria principale, che garantisce un'elevata accessibilità per i passeggeri.

I collegamenti multimodali con treni, bus e metropolitana rappresentano un punto di forza rilevante, facilitando l'interscambio tra diversi mezzi di trasporto.

La struttura offre un'ampia gamma di servizi per i passeggeri, tra cui sala d'attesa, negozi, bagni, shop e area ristoro, oltre a dotazioni funzionali per l'operatività dei bus, come scarico delle acque nere, parcheggi per soste e sala autisti.

Il sistema di sicurezza con telecamere e vigilanza e la presenza di un contatto dedicato contribuiscono ulteriormente all'efficienza e alla gestione operativa della struttura.

Praga

L'autostazione di Praga beneficia di una posizione centrale e di un'eccellente integrazione con il sistema dei trasporti pubblici. La struttura è collegata alla rete ferroviaria, alla metropolitana, agli autobus urbani e ai tram, garantendo ai passeggeri un accesso rapido e agevole alle principali destinazioni della città.

La stazione offre numerosi servizi, tra cui area ristoro, servizi igienici, parcheggio, biglietteria e spazi coperti per l'attesa. Sono inoltre disponibili servizi dedicati agli autisti, come sala ristoro, servizi igienici e impianti per lo scarico delle acque nere. La sicurezza è assicurata da vigilanza privata, videosorveglianza e dalla presenza di un presidio di polizia nelle vicinanze attivo 24 ore su 24, oltre a un contatto dedicato per il supporto operativo.

Stoccolma

L'autostazione di Stoccolma è situata in una posizione centrale e rappresenta un importante nodo di interscambio per la mobilità urbana e nazionale. La struttura è collegata alla rete ferroviaria regionale e ad alta velocità, oltre che alla metropolitana e alle linee di autobus, garantendo collegamenti rapidi ed efficienti con il resto della città e del Paese.

La stazione dispone di una sala d'attesa, negozi, servizi igienici, aree ristoro e spazi coperti per i passeggeri. Sono inoltre presenti servizi dedicati agli autisti, tra cui servizi igienici riservati. La sicurezza è assicurata da un sistema di videosorveglianza, da un servizio di vigilanza attivo per otto ore al giorno e dalla presenza di un presidio di sicurezza, mentre un contatto dedicato supporta la gestione operativa della struttura.

Londra

L'autostazione evidenzia una struttura caratterizzata da numerosi elementi di qualità, a partire dalla posizione centrale e strategica, che garantisce un accesso diretto ai principali sistemi di trasporto urbano, ferroviario e metropolitano.

L'elevato livello di intermodalità favorisce collegamenti rapidi e continui tra differenti modalità di spostamento, rafforzando il ruolo del terminal come nodo integrato della mobilità.

La presenza di servizi dedicati ai passeggeri, quali area ristoro, servizi igienici e sala d'attesa, insieme a spazi riservati per autisti e operatori, contribuisce a migliorare la funzionalità e la qualità complessiva dell'infrastruttura. Pur in presenza di vincoli di spazio che richiedono una gestione ottimizzata degli accessi, il terminal mostra una capacità organizzativa orientata a garantire efficienza operativa e gestione efficace dei flussi.

Wroclaw

L'autostazione di Wroclaw si caratterizza per la sua posizione centrale e prossima alla stazione ferroviaria, elemento che favorisce un'integrazione efficace con il sistema ferroviario e facilita gli spostamenti dei passeggeri.

I collegamenti tramite bus e treni consentono un buon livello di intermodalità, mentre la presenza di servizi essenziali per i viaggiatori, quali sala d'attesa, bagni, negozi, area ristoro e biglietteria, garantisce comfort e funzionalità.

La disponibilità di sala e bagno autisti supporta l'operatività del personale, mentre il sistema di sicurezza con telecamere e vigilanza e la presenza di un contatto dedicato contribuiscono a una gestione efficiente e organizzata della struttura.

Lisbona

L'autostazione di Lisbona si trova in una posizione periferica rispetto al centro cittadino, ma beneficia di un'elevata accessibilità grazie all'integrazione con la rete di trasporto pubblico e alla vicinanza all'aeroporto. La struttura è collegata alla metropolitana, ai servizi ferroviari e alle linee di autobus, garantendo collegamenti efficienti sia con la città sia con il resto del Paese.

La stazione offre una gamma completa di servizi per i passeggeri, tra cui area ristoro, biglietteria, servizi igienici, spazi coperti, tabelloni informativi, sala d'attesa e parcheggio. Sul fronte operativo, sono disponibili parcheggi per la sosta dei mezzi, ma risultano assenti servizi dedicati agli autisti, foresteria e impianti per lo scarico delle acque nere. La sicurezza è garantita da un sistema di videosorveglianza, da un servizio di vigilanza attivo per otto ore al giorno e dalla presenza di un presidio dedicato. È inoltre disponibile un contatto operativo dedicato, sebbene la struttura presenti ancora numerose barriere architettoniche che ne limitano l'accessibilità.

Francoforte

L'autostazione di Francoforte gode di una posizione centrale e di un'elevata integrazione con il sistema dei trasporti pubblici. La struttura è collegata ai servizi ferroviari regionali e ad alta velocità, oltre che alla metropolitana, ai tram e agli autobus, rappresentando un importante nodo di interscambio per i collegamenti urbani, nazionali e internazionali.

La stazione offre numerosi servizi per i passeggeri, tra cui aree coperte, servizi igienici, negozi, punti vendita e deposito bagagli. Sul piano operativo sono disponibili parcheggi per la sosta dei mezzi, mentre risultano assenti sala autisti, servizi igienici dedicati, foresteria e impianti per lo scarico delle acque nere. La sicurezza è garantita da un sistema di videosorveglianza, da un servizio di vigilanza attivo per otto ore al giorno e dalla presenza di un presidio dedicato. Completano l'offerta un contatto operativo dedicato e soluzioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche, che favoriscono una maggiore accessibilità della struttura.

Conclusioni

L'Italia ha dunque casi di autostazioni ben posizionate in termini di ranking a livello europeo, ma al contempo vi è una variabilità nella qualità che non permette ai viaggiatori di trovare degli standard elevati in tutta Italia.

È necessario riuscire a portare sicurezza sempre maggiore nelle autostazioni e al contempo un livello di servizio adeguato per i viaggiatori. Troppo spesso, in Italia, le fermate di alcune autostazioni sono semplice “paline” e questo non è accettabile per un servizio di trasporto che soddisfa le esigenze e le necessità di milioni di cittadini e turisti.

Un ruolo fondamentale è svolto dalla definizione di un Piano nazionale dedicato alle autostazioni che permetta di superare i limiti odierni.

Tale strumento potrebbe consentire di fornire ai Comuni indirizzi chiari e uniformi. A tal fine, risultano essenziali l'adozione di linee guida operative e la previsione di risorse finanziarie dedicate agli investimenti nel settore.

Se prendiamo il settore aeroportuale italiano, vede delle ottime leadership a livello europeo, anche grazie agli investimenti effettuati negli ultimi anni e che hanno permesso di avere un sistema con diverse eccellenze.

Gli interventi nel settore bus a media-lunga percorrenza per le autostazioni devono essere orientati quindi al miglioramento delle infrastrutture e dei servizi.

Particolare attenzione deve rivolta alla qualità dei servizi per passeggeri e conducenti, al rafforzamento dell'intermodalità e all'innalzamento degli standard di sicurezza. Rilevante è, inoltre, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica per veicoli a trazione alternativa, in un'ottica di sviluppo della tecnologia anche per questa modalità.

Il Piano favorirebbe, infine, forme strutturate di collaborazione tra soggetti pubblici e operatori privati e porterebbe investimenti sempre maggiori nel sistema, e un incremento ulteriore dell'occupazione.

Un recente studio presentato da ANAV, presentato di recente all'NME evidenzia non solo quanto sia necessario un piano per le autostazioni in Italia (anche per raggiungere i livelli europei), ma quantifica anche il dato monetario per arrivare a risultati importanti; l'importo citato nello studio è pari a 300 mln di € su base pluriennale.

Tale cooperazione assume rilievo anche per l'individuazione e la regolamentazione delle aree di fermata dei servizi di trasporto all'interno dei territori comunali.

Decalogo

1) **Adottare un Piano Nazionale delle Autostazioni**

È necessario definire una strategia nazionale organica che individui standard, priorità e obiettivi di sviluppo delle infrastrutture dedicate al trasporto bus a media-lunga percorrenza.

2) **Destinare risorse dedicate ai Comuni e agli enti territoriali**

Gli investimenti nelle autostazioni devono essere sostenuti attraverso strumenti di finanziamento nazionali che consentano agli enti locali di programmare interventi strutturali e di lungo periodo.

3) **Favorire partenariati pubblico-privati (PPP)**

Lo sviluppo delle infrastrutture richiede modelli di collaborazione stabili tra soggetti pubblici e operatori privati, capaci di attrarre investimenti e accelerare i processi di riqualificazione.

4) **Superare il modello delle semplici fermate**

Le autostazioni devono evolvere da meri punti di salita e discesa a veri hub della mobilità, integrati e progettati per rispondere alle esigenze di milioni di cittadini e turisti.

5) **Garantire standard minimi nazionali di qualità**

È necessario definire requisiti uniformi relativi a servizi, accessibilità, comfort e gestione operativa, riducendo l'attuale forte eterogeneità tra territori. La qualità si produce anche tramite autostazioni che diventano degli hub di servizi.

6) **Rafforzare sicurezza e presidio delle infrastrutture**

Videosorveglianza, illuminazione, vigilanza e presidi di assistenza devono diventare elementi essenziali, in particolare nelle ore serali e notturne.

7) **Mettere l'intermodalità al centro della progettazione**

Le autostazioni devono essere collegate in modo efficiente a treni, metropolitane, trasporto pubblico locale, mobilità condivisa e parcheggi di interscambio.

8) **Migliorare i servizi per passeggeri e operatori**

Sale d'attesa, aree ristoro, servizi igienici, informazioni in tempo reale e spazi dedicati al personale devono costituire dotazioni standard delle infrastrutture moderne.

9) **Promuovere accessibilità universale e inclusione**

Le autostazioni devono garantire piena fruibilità alle persone a mobilità ridotta attraverso abbattimento delle barriere, assistenza dedicata e servizi accessibili.

10) **Investire in innovazione, sostenibilità e mobilità futura**

Lo sviluppo delle autostazioni deve accompagnare l'evoluzione tecnologica del settore, favorendo digitalizzazione, sistemi intelligenti e infrastrutture per mezzi a trazione alternativa.