

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

Adj.Prof. Dr. Andrea Giuricin

CESISIP – University of Milan Bicocca

Senior consultant the World Bank and the United Nations

CEO - TRA Consulting

Adj. Prof. University Southern California

Advisor to the CEO of California High Speed Rail Authority

Roma, 23 Giugno 2026

Infrastrutture e competitività

Le infrastrutture sono chiave per la competitività

Hard infrastructure

Autostazioni, hub
intermodali, etc.

Soft Infrastructure

Infrastrutture
immateriali (come
le riforme
strutturali)

Mercato bus a lunga percorrenza

LA LIBERALIZZAZIONE

HA TRASFORMATO IL VIAGGIO IN BUS A LUNGA PERCORRENZA

Più scelta, più qualità, più vantaggi per i viaggiatori.



UTILIZZO SEMPRE MAGGIORE

I mezzi a lunga percorrenza sono sempre più scelti e utilizzati.



PREZZI PIÙ BASSI

Abbassamento del prezzo medio del biglietto e maggiore convenienza per i viaggiatori.



SERVIZIO MIGLIORE

Flotte di bus sempre più giovani, sicure, confortevoli e sostenibili.



SERVIZI PIÙ VICINI AL VIAGGIATORE

Esperienze di viaggio più semplici, digitali e accessibili.



WI-FI
A BORDO



PRESE USB
ELETTRICHE



SEDILI
COMODI



BUS ECOLOGICI
E SICURI



CRITICITÀ DELLE AUTOSTAZIONI



TERMINAL SEMPRE PIÙ LONTANI DAI CENTRI URBANI

Spostamento verso aree periferiche: più tempi di viaggio e minore accessibilità per cittadini e turisti.



INTERMODALITÀ ANCORA INSUFFICIENTE

Connessioni non sempre efficaci con treni, metro, aeroporti e trasporto locale.



CARENZA DI SPAZI PER SOSTA E OPERATIVITÀ

Riduzione dei parcheggi bus e difficoltà nella gestione dei flussi e dei tempi operativi.



AREE DI SALITA/DISCESA NON ADEGUATE

Spazi limitati e spesso distanti dalle principali destinazioni urbane. Disagi soprattutto per anziani, persone con mobilità ridotta e gruppi.



SERVIZI, SICUREZZA E QUALITÀ INFRASTRUTTURALE DA MIGLIORARE

Carenza di servizi essenziali, informazioni, coperture, illuminazione e videosorveglianza. Standard di comfort e qualità non sempre all'altezza delle aspettative.

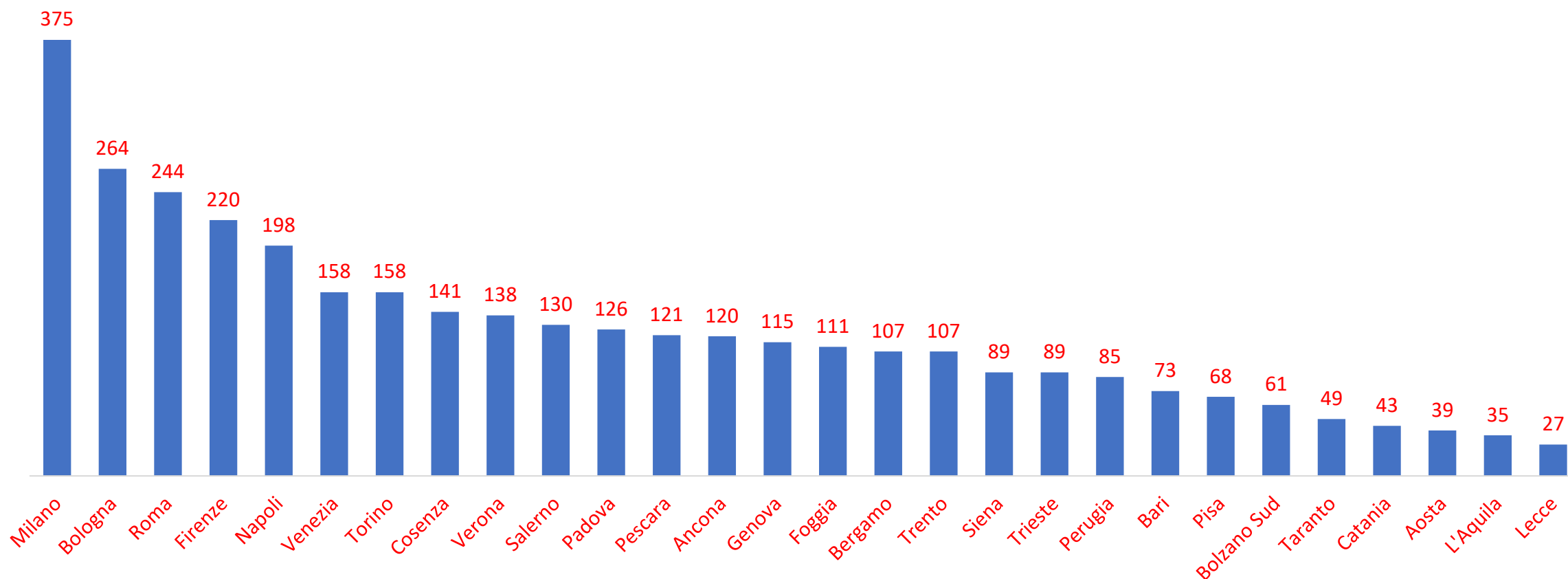


L'ELEMENTO ARCHITETTONICO

Le autostazioni possono diventare hub funzionali e riconoscibili, con un'architettura di qualità, capaci di offrire un'esperienza di viaggio moderna e all'altezza delle altre modalità di trasporto.

Mercato bus a lunga percorrenza

Numero di destinazioni per città



Fonte: sito Flixbus

Indice di qualità - KPI



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.



VALORE DA 1 A 5

Scala di valutazione

- 1 Molto insufficiente
- 2 Insufficiente
- 3 Sufficiente
- 4 Buono
- 5 Eccellente

LE 6 DIMENSIONI DI VALUTAZIONE



1. POSIZIONAMENTO DELLA FERMATA

Valuta la localizzazione della fermata rispetto al contesto urbano, alla domanda potenziale e alla rete di trasporto.

15%



2. INTERMODALITÀ

Valuta il livello di integrazione con altri modi di trasporto (treno, metro, tram, bus urbano, mobilità condivisa, ecc.).

20%



3. SERVIZI AI PASSEGGERI

Valuta la qualità e la disponibilità dei servizi offerti ai passeggeri (informazioni, attesa, comfort, igiene, ecc.).

20%



4. SERVIZI AGLI OPERATORI

Valuta i servizi e le dotazioni a disposizione degli operatori (spazi dedicati, servizi igienici, ristoro, aree di sosta, ecc.).

20%



5. SERVIZIO DI VIGILANZA

Valuta il livello di sicurezza della fermata attraverso la presenza di sistemi di vigilanza, illuminazione e presidio.

20%



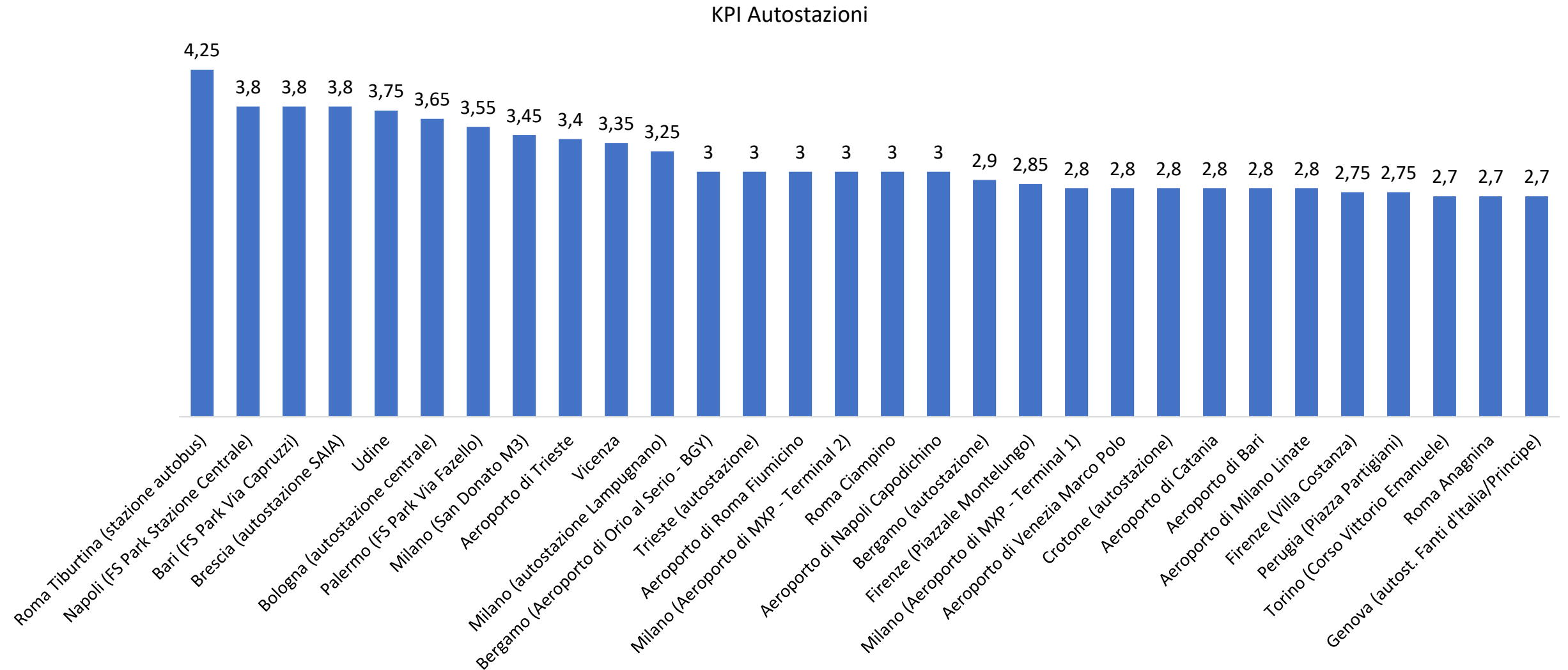
6. ACCESSIBILITÀ PER PERSONE A MOBILITÀ RIDOTTA (PMR)

Valuta il grado di accessibilità e fruibilità della fermata per persone con mobilità ridotta.

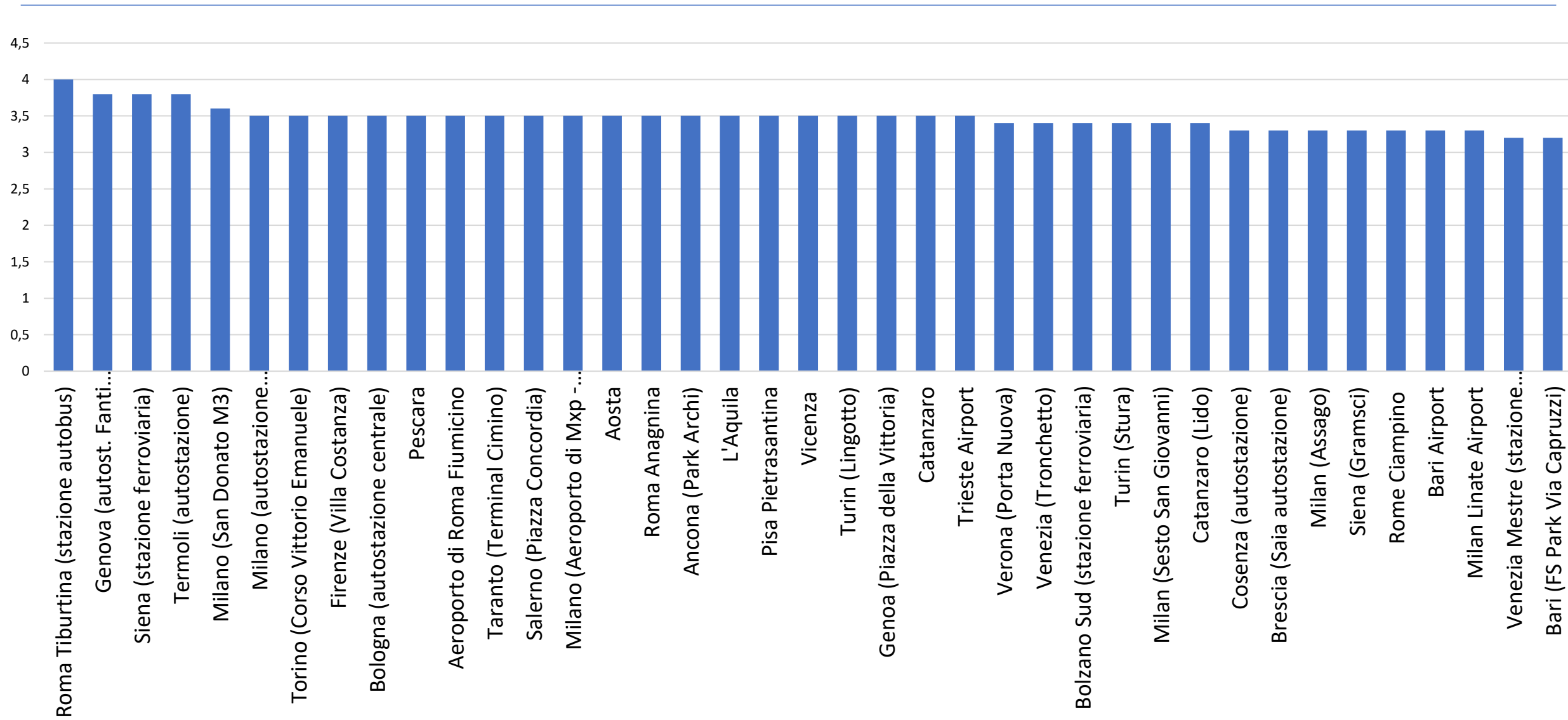
5%



KPI Autostazioni



Percezione dei viaggiatori



Benchmarking europeo

CONFRONTO TRA AUTOSTAZIONI EUROPEE E ITALIANE

 AUTOSTAZIONI EUROPEE	
 Monaco ★★★★☆	4,5
 Praga ★★★★☆	4,25
 Stoccolma ★★★★☆	4,05
 Londra ★★★★☆	4,05
 Wroclaw ★★★★☆	3,95
 Lisbona ★★★★☆	3,95
 Francoforte ★★★☆☆	3,9
 MEDIA	4,09

 AUTOSTAZIONI ITALIANE	
 Roma Tiburtina (stazione autobus) ★★★★☆	4,25
 Napoli (FS Park Stazione Centrale) ★★★★☆	3,8
 Bologna (autostazione centrale) ★★★★☆	3,65
 Milano (autostazione Lampugnano) ★★★★☆	3,25
 Firenze (Villa Costanza) ★★★★☆	2,75
 Torino (Corso Vittorio Emanuele) ★★★★☆	2,7
 Venezia Mestre (stazione ferroviaria) ★★★☆☆	2,3
 MEDIA	3,24

Mercato bus a lunga percorrenza



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.

Mercato bus a lunga percorrenza



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**.



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 per le autostazioni

1



Adottare un Piano Nazionale

Definire una strategia nazionale con standard, priorità e obiettivi di sviluppo delle autostazioni.

2



Destinare risorse dedicate

Finanziamenti nazionali per consentire ai Comuni e agli enti locali interventi strutturali e di lungo periodo.

3



Favorire partenariati pubblico-privati

Promuovere collaborazioni stabili tra pubblico e privato per attrarre investimenti e riqualificare le infrastrutture.

4



Superare il modello delle semplici fermate

Trasformare le fermate in veri hub della mobilità, integrati e progettati per cittadini e turisti.

5



Garantire standard minimi di qualità

Stabilire requisiti uniformi su servizi, accessibilità, comfort e gestione operativa per ridurre le disuguaglianze.

6



Rafforzare sicurezza e presidio

Videosorveglianza, illuminazione, vigilanza e assistenza, soprattutto nelle ore serali e notturne.

7



Mettere l'intermodalità al centro

Collegare le autostazioni a treni, metro, TPL, mobilità condivisa e parcheggi di interscambio.

8



Migliorare servizi per passeggeri e operatori

Garantire sale d'attesa, ristoro, servizi igienici, info in tempo reale e spazi dedicati al personale.

9



Promuovere accessibilità universale

Assicurare piena fruibilità alle persone a mobilità ridotta con abbattimento delle barriere e servizi dedicati.

10



Investire in innovazione, sostenibilità e futuro

Sostenere digitalizzazione, sistemi intelligenti e infrastrutture per mezzi a trazione alternativa.

THANK YOU FOR YOUR ATTENTION

Contact details:

Prof. Dr. Andrea Giuricin

Mob: +393386938369

Email: andrea.giuricin@unimib.it