QUALITÀ ED ACCESSIBILITÀ ALLE STAZIONI E AI PUNTI DI FERMATA DEL SISTEMA DELLE AUTOLINEE NAZIONALI DI LUNGA PERCORRENZA

Paolo Beria, Samuel Tolentino, Valeria Guerrini

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTER ON TRANSPORT POLICY

Dipartimento di
Architettura e Studi Urbani
Politecnico di Milano
Milano, Italy

Roma, 6 dicembre 2019

Indice

Inquadramento e contesto normativo

Situazione nelle principali città

Autostazioni italiane

Casi internazionali

Interviste agli operatori

Considerazioni conclusive

Inquadramento e contesto normativo

Inquadramento

- Il processo di **liberalizzazione**, avviato con il d.lgs. 285/2005, ha portato, come già successo in Germania e Francia, rapidi e profondi cambiamenti nel settore.
- Pur partendo da un mercato maturo, il **peso degli ingressi di operatori esteri** – Megabus e poi soprattutto Flixbus e Ouibus – è stato molto forte.
- Con l'ingresso di Flixbus ha preso avvio una **consistente fase di fusioni, accordi ed acquisizioni** che non è ancora terminata.
- Con alcune eccezioni, le **aziende storiche** italiane non entrate in Flixbus hanno reagito con un allargamento della rete, introducendo nuovi marchi e migliorando il loro marketing.

Inquadramento e contesto normativo

Inquadramento

- In termini economici, il volume di affari del settore* è stimato nel 2016 in circa **200 milioni di euro**, registrando una significativa crescita rispetto ai circa 130 milioni di euro del 2012.
- Il mercato italiano vedrà nei prossimi anni una ulteriore **riduzione dei marchi** e una **maturazione delle reti e dei canali di vendita**, simile a quanto accaduto altrove, seppure con maggiore inerzia. Le potenzialità complessive di crescita del segmento delle autolinee a media lunga percorrenza sono valutate positivamente.
- Appare come fattore al tempo stesso di vincolo e opportunità la **mancanza di una vera e propria intermodalità** (bus+altro). Parte del problema è dovuto anche alla localizzazione e all'accessibilità di **autostazioni e fermate** (v. oltre).

* Fonte: Relazione sugli esiti dell'indagine conoscitiva sull'analisi dei profili regolatori inerenti il mercato dei servizi di trasporto via autobus a media e a lunga distanza in regime di libera concorrenza, ART 2017.

Inquadramento e contesto normativo

Contesto normativo

Principale normativa per il trasporto passeggeri MLP, senza pretesa di esaustività:

- **D.lgs. 21/11/2005, n. 285:** relativo al riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale.
- **D.M MIT 1/12/2006, n. 316** regolamento recante riordino dei servizi automobilistici di competenza statale.
- **Circolare MIT 23/03/2007, n. 2:** individuazione delle disposizioni applicative volte alla presentazione delle domande relative all'istituzione, al rinnovo e alla modifica dei servizi di linea interregionali di competenza statale.
- **Regolamento (CE) 21/10/2009, n. 1073/2009:** fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus.
- **Regolamento (UE) 16/02/2011, n. 181/2011:** relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus (> 250 Km)

Inquadramento e contesto normativo

Contesto normativo

(segue)

- **Circolare MIT 09/04/2013, n. 2:** relativa a servizi di linea interregionali e internazionali extra UE di competenza statale – rilascio di autorizzazioni in luogo di concessioni (art. 9 F. lgs. 285/05).
- **Circolare MIT 09/08/2013, n. 6:** riguardante i servizi di linea interregionali di competenza statale (d. lgs. 285/05) - procedure e modulistica.
- **D.lgs. 4/11/2014, n. 169:** disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 181/2011.
- **D.M. 5/03/2015:** criteri e modalità per la designazione delle stazioni di autobus che forniscono assistenza a persone con disabilità o a mobilità ridotta.
- **Delibera ART 31/05/2018, n. 56/2018:** relativa a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni.

Inquadramento e contesto normativo

Contesto normativo – autostazioni e fermate

La normativa di riferimento dettaglia la **definizione di autostazione**, stabilendo le relative condizioni di accesso equo e non discriminatorio. Vengono indicati chiaramente i **servizi** da offrire alle **PRM** e **disabili** presso alcune categorie di autostazioni.

- Autostazione: "**stazione** [di autobus] **presidiata** in cui (…) un servizio regolare prevede una fermata per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri, **dotata di strutture** tra le quali il banco dell'accettazione, la sala d'attesa o la biglietteria". Il "**Prospetto Informativo dell'Autostazione**" deve contenere "una completa descrizione delle caratteristiche" [Delibera n. 56/2018 ART].

Inquadramento e contesto normativo

Contesto normativo – autostazioni e fermate

(segue)

- **Soglia di movimenti** oltre la quale l'autostazione dovrebbe offrire assistenza: "55 fermate (…) di servizi di linea [LP]". "Qualora le stazioni non dispongano di infrastrutture od attrezzature idonee a garantire l'assistenza (…) gli enti di gestione delle stazioni stesse ne danno informazione ai passeggeri." [D.M. 5 Marzo 2015].
- DG Trasporti MIT definisce le "**autostazioni designate**", che forniscono specifica assistenza (cfr. Regolamento (UE) n. 181/2011 e D.M. 5 marzo 2015).
  - **Attualmente 3**: Terminal Romano a Crotone, Terminal Lampugnano a Milano, Terminal Curcio a Polla

Inquadramento e contesto normativo

Contesto normativo – approfondimento NOSF

Autorizzazione delle fermate:

- Tutte le fermate inserite nell'orario di una linea LP devono avere preventivamente ottenuto il nulla osta relativo alla sicurezza delle fermate (**NOSF**) **dalla UMC competente**, ovvero del capoluogo della provincia nel cui territorio si prevede di effettuare la fermata; esso ha validità di 18 mesi♣ [art. 2 comma 2 n. 5, DM 1 dicembre 2006].
- Gli **accertamenti di sicurezza** inerenti le fermate riguardano verifiche e prove funzionali atte a valutare "l'idoneità dell'ubicazione delle fermate in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare" ai fini della sicurezza e regolarità dell'esercizio [art. 5 commi 1 e 7, D.P.R. n. 753, 11 luglio 1980].

♣ *Il limite di validità temporale è oggi abrogato*: gli accertamenti riguardo l'ubicazione delle aree di fermata sono validi fino a contestazione [art. 9 comma 2-bis, decreto-Legge 30 dicembre 2016, n. 244].

Inquadramento e contesto normativo

Contesto normativo – approfondimento NOSF

- Oltre al NOSF, è necessaria l'autorizzazione all'utilizzo della fermata rilasciata dall'Ente proprietario della strada [Circolare N. 2 Prot. 9654 del 09/04/2013]. Tale requisito «non riguarda il procedimento di rilascio dell'autorizzazione di competenza del Ministero e pertanto le relative verifiche non fanno parte di tale procedimento».

- Non è stato quindi in origine completamente definito a livello ministeriale il rapporto fra NOSF e autorizzazione dell'Ente: in una circolare MIT di poco successiva [N. 4 Prot. 15679/U del 24/06/2013] si riporta come in assenza della seconda, l'UMC provveda a comunicare all'Ente l'avvenuto rilascio del NOSF, inserendolo contestualmente a database. Inoltre:
  - si auspica che l'Ente proprietario comunichi eventuali ostativi affinché la fermata sia espunta dal database (→ a posteriori)
  - si indica a UMC di non inserire aree di fermata vietate dall'Ente.

Inquadramento e contesto normativo

Contesto normativo – approfondimento NOSF

In sintesi, riguardo **all'autorizzazione delle fermate**:

- Per inserire una fermata nella tabella orari sottoposta ad approvazione è necessario che sia presente nel database «Aree di Fermata» con NOSF valido (o l'azienda sia in possesso di NOSF non ancora pubblicato) e sia stata ottenuta (*o non negata?*) l'autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada.

- I **NOSF** non sono più soggetti a scadenza dopo 18 mesi, bensì devono essere annullati da UMC (comunicandolo ai vettori). L'annullamento è in capo a UMC anche qualora l'ente proprietario dichiari non più utilizzabile l'area di fermata, *seppure per ragioni non strettamente attinenti alla sicurezza* [Circolare Prot. 9343 del 23/05/2017].

➢ Gli Enti locali, sulle strade di loro competenza, sono in grado di determinare – **o negare –** l'ubicazione delle aree di fermata anche per le autolinee di competenza statale.

Indice

Inquadramento e contesto normativo

Situazione nelle principali città

Autostazioni italiane

Casi internazionali

Interviste agli operatori

Considerazioni conclusive

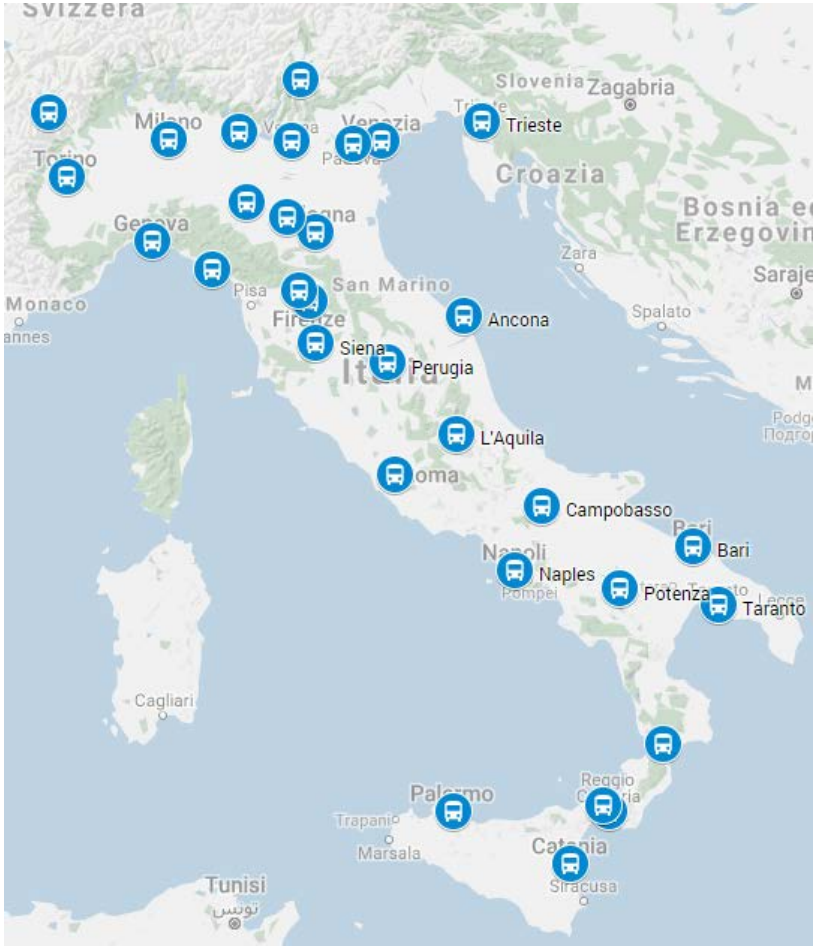
Situazione nelle principali città

L'indagine effettuata

Sono stati censiti ed analizzati i luoghi di **fermata** nei **capoluoghi regionali**, nei **dieci capoluoghi provinciali** più popolosi e alcune **altre città** (tot. 31).

Fonti utilizzate:

- Google Maps
- Google Street View
- Siti web delle autostazioni
- Altre fonti online
- Database delle fermate autorizzate (come pubblicato sul Portale dell'Automobilista)
- Database di terze parti



Situazione nelle principali città

L'indagine effettuata

Raccolte informazioni su:

- **Rilevanza** (quantità compagnie afferenti per fermata rispetto alle altre in città; classi: principale, altra principale, secondaria)
- **Tipologia** (autostazione, piazzale, stalli lato strada, carreggiata)
- **Posizione** (centrale, urbana, periferica, extraurbana)
- Presenza di **TPL** (metropolitana o superficie)
- **Interscambi** (ferrovia, porto, aeroporto)
- **Copertura** (edificio, adeguata, limitata, assente)
- **Sedute** (presenti, limitate, assenti)
- **Sosta** auto (multipiano, parcheggio a raso, in strada, scarsa, no)
- Stato **autorizzazione** (autorizzata / informale)

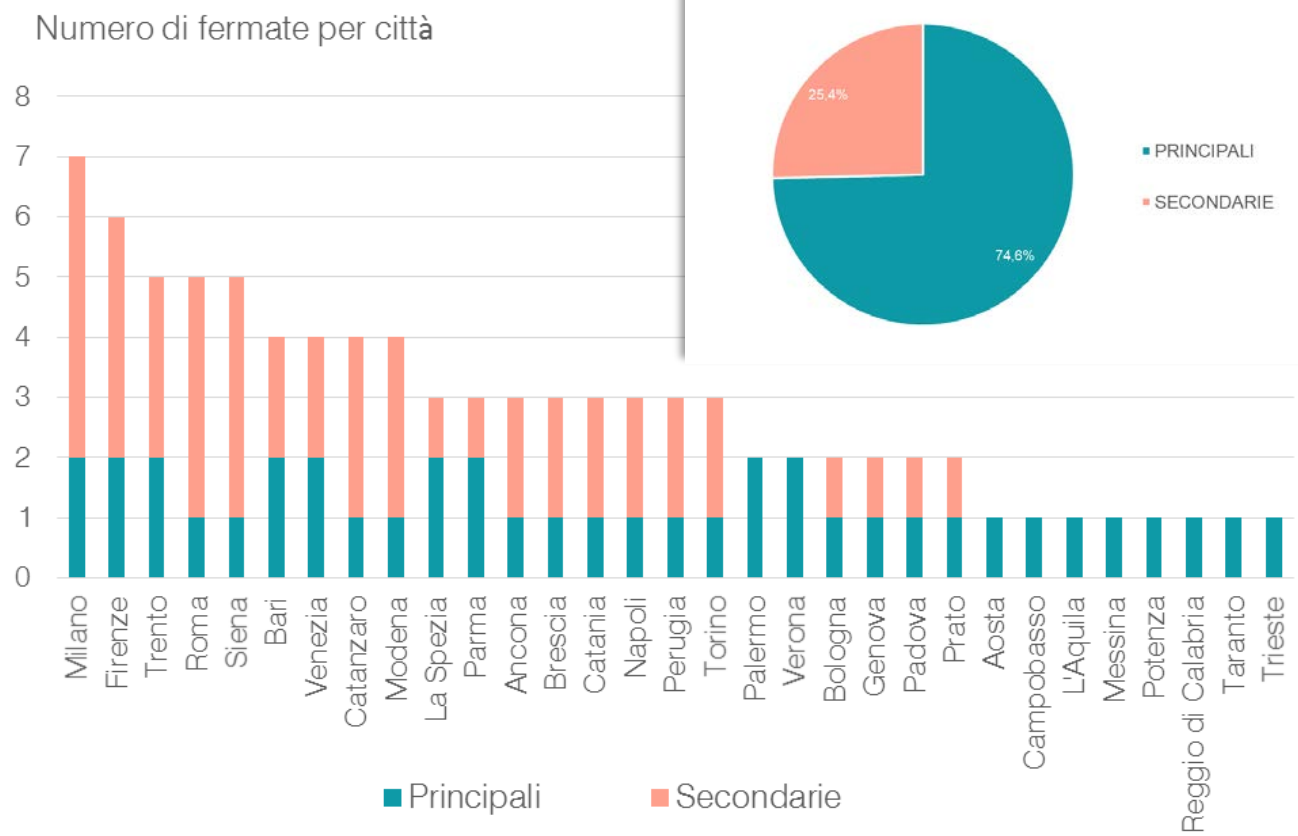
Situazione nelle principali città

Numero di fermate

Numero di fermate per rilevanza in ciascuna città (tot. analizzate: 88)

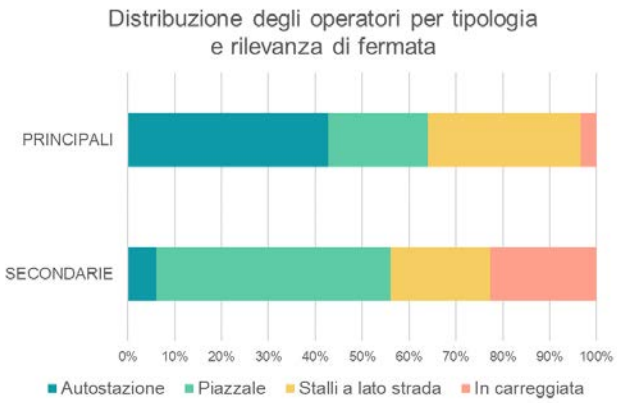
Principali: le fermate della città utilizzate da più operatori.

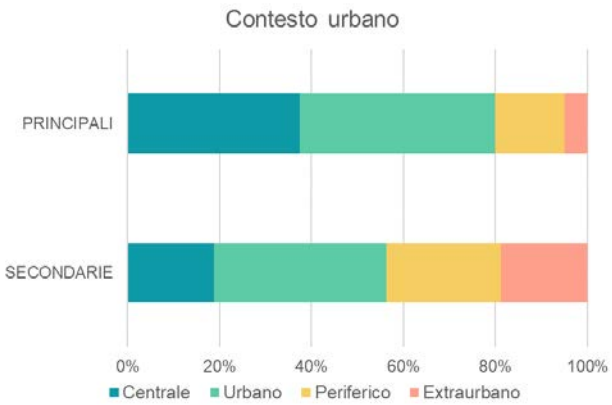
Secondarie: fermate con uno o pochi operatori, diverse dalle fermate principali (se c'è una sola fermata, è principale *es. Aosta*)

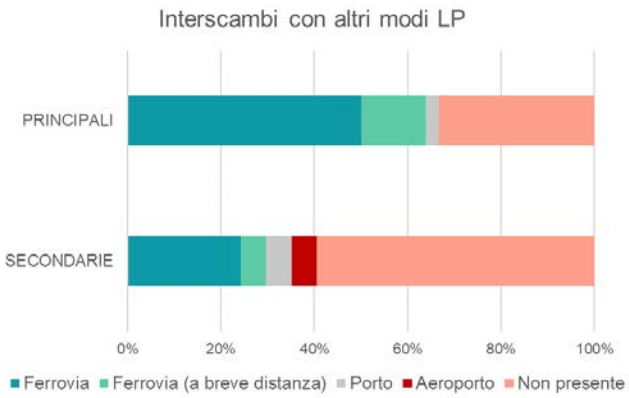


Situazione nelle principali città

Tipologie di fermate, contesto e interscambi







- Meno di metà delle fermate principali **corrispondono ad un'autostazione vera e propria**; una quota rilevante, quasi una su tre, consiste in semplici stalli a lato carreggiata.
- Le **fermate secondarie** consistono **per la maggior parte in piazzali**. Oltre il 30% sono semplici **accosti a bordo strada!**

- Le **fermate principali** sono ubicate **prevalentemente in contesti urbani** o centrali.
- Vi sono però alcuni casi di fermate importanti, collocate al bordo od esternamente all'abitato (Firenze Villa Costanza, Milano San Donato…) per motivi di accessibilità stradale.

- **Oltre il 60%** delle fermate principali è localizzata in corrispondenza di stazioni ferroviarie di nodo, con servizi a lunga percorrenza.
- Sono comunque **un discreto numero**, anche fra quelle principali, **le fermate non situate in un nodo d'interscambio LP.**

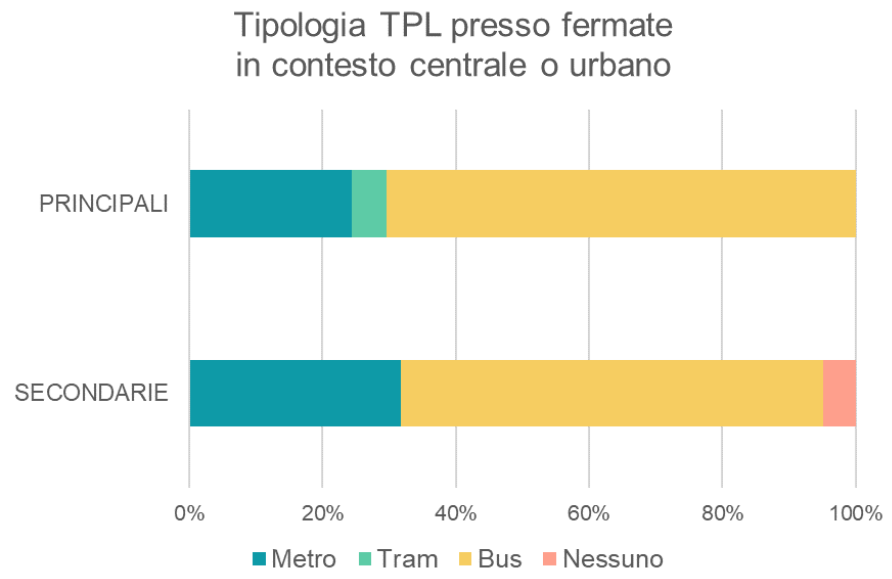
Situazione nelle principali città

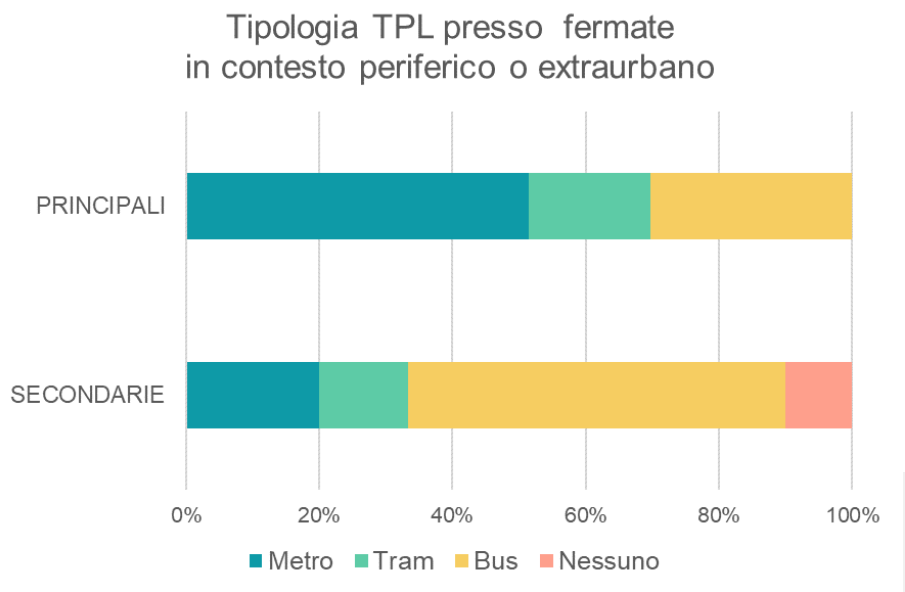
TPL

Sono pochissimi i casi di fermate senza TPL.

Nei **contesti periferici** le **fermate principali s**ono **servite prevalentemente da metro e tram**.

Nei **contesti centrali** le fermate sono **meno dipendenti da TPL di massa**.





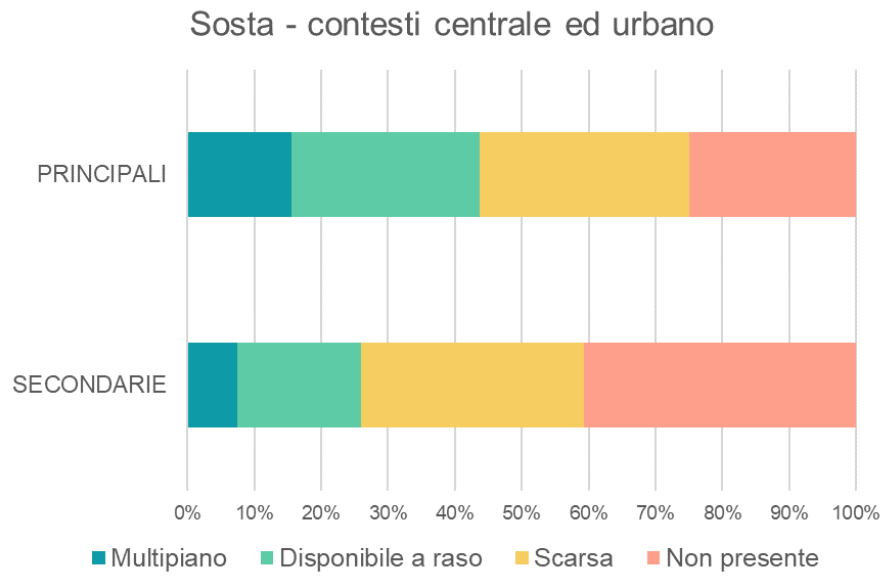
Situazione nelle principali città

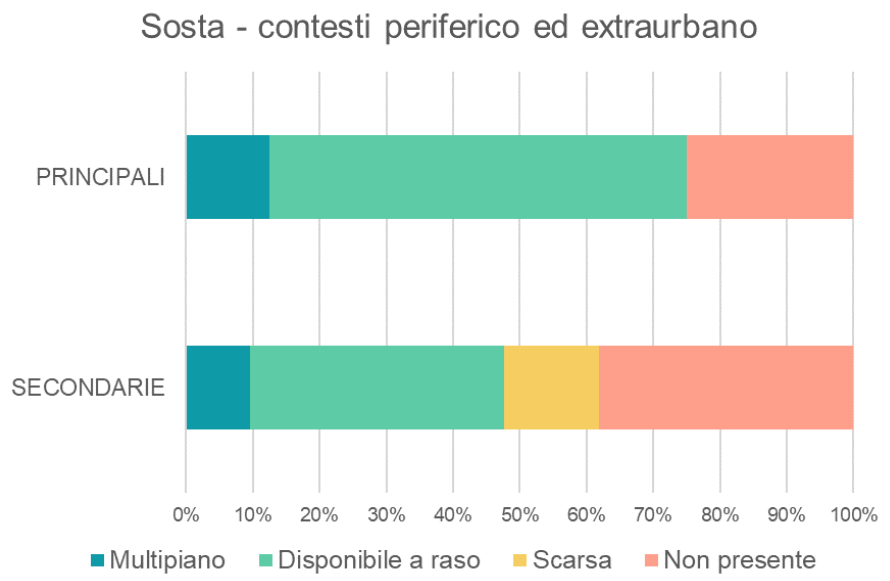
Sosta

Sostanziale **differenza tra i contesti urbani e quelli periferici**, in termini di dotazioni di sosta.

Frequentemente scarsità di sosta nei contesti più urbani, pur in presenza di alcuni casi dotati di parcheggi.

Più possibilità negli ambiti esterni, sebbene **in numerosi casi non vi sia alcuna possibilità di sosta** (anche se principali).



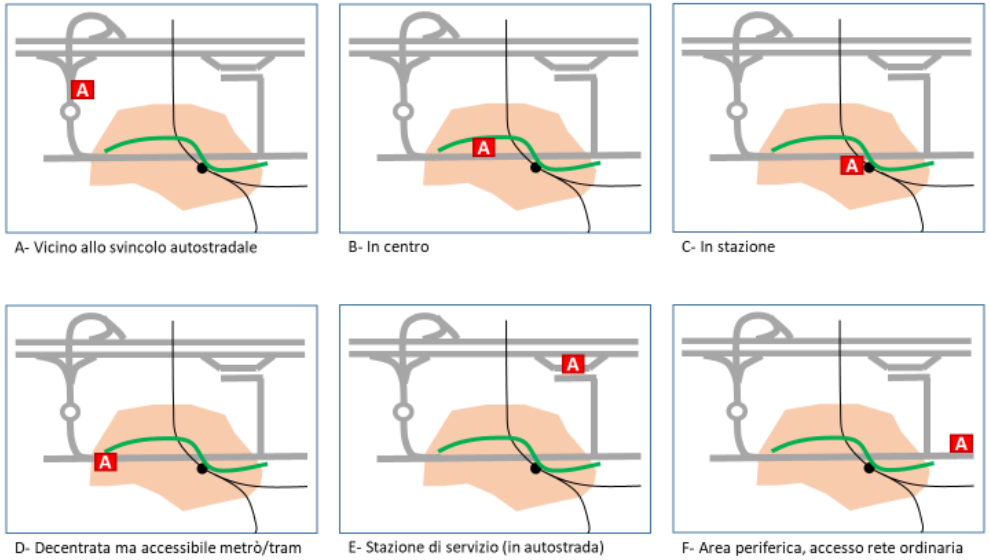


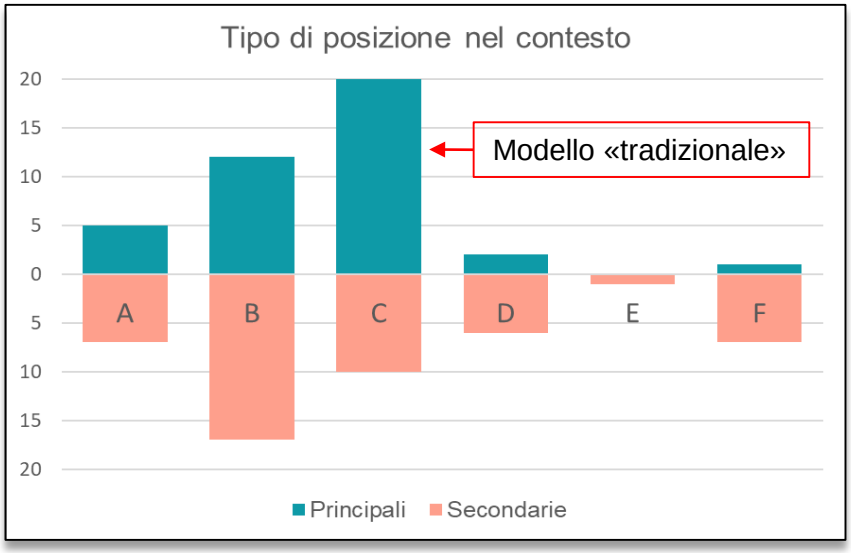
Situazione nelle principali città

Posizione nel contesto urbano e infrastrutturale

Sono stati considerati 6 tipi di posizionamento rispetto all'urbanizzato e alle infrastrutture (stradali, interscambi).

Una quota consistente è però posta in **ambito urbano** o centrale, senza interscambio



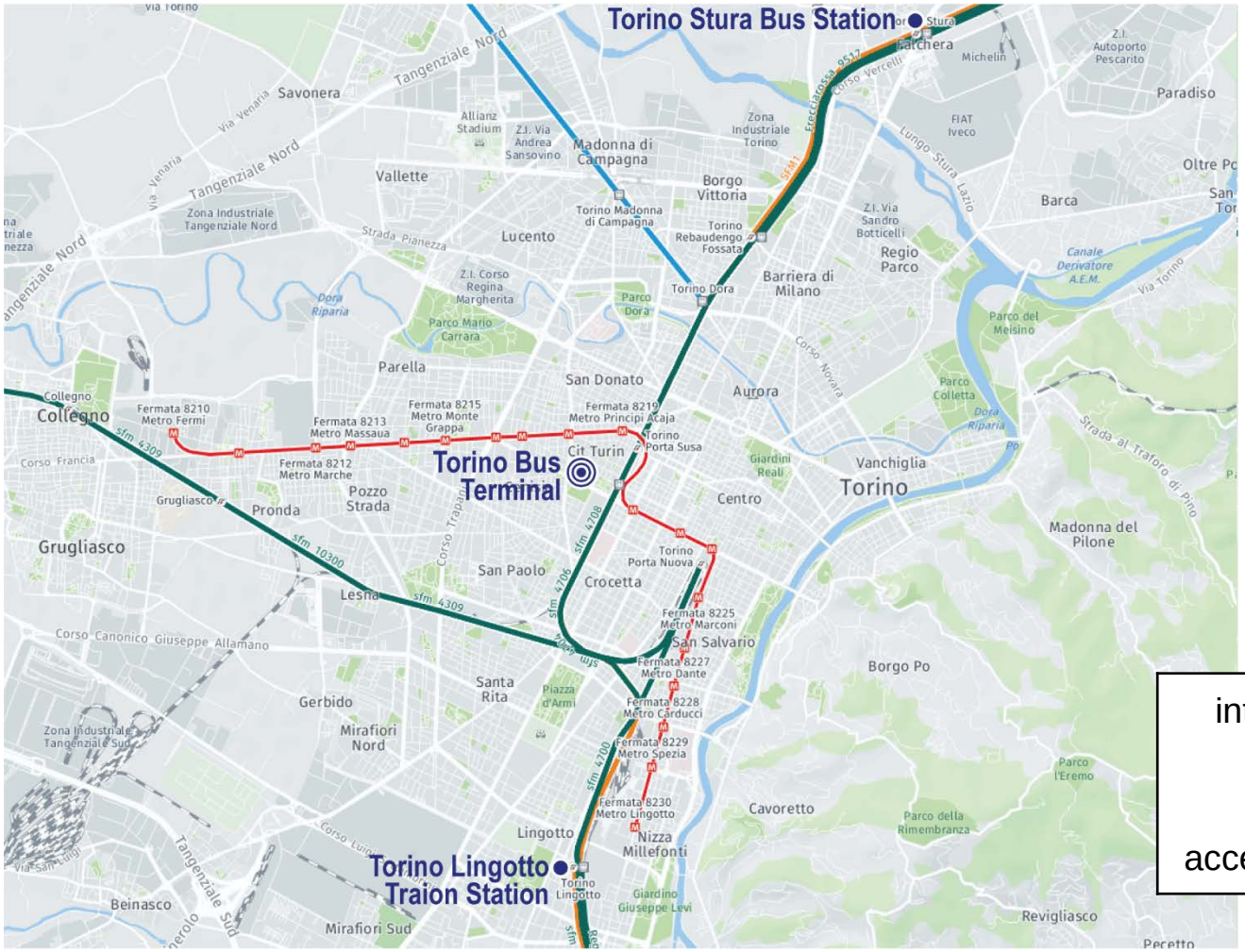


Il modello «tradizionale» (C) è quello delle fermate in corrispondenza di stazioni ferroviarie (o porti, aeroporti).

Fermate in altri contesti, come svincoli o interscambi TPL esterni, sono più scarse e solitamente tra le secondarie.

Situazione nelle principali città

TORINO



Autostazione principale in posizione centrale a 500m dalla stazione ferroviaria P. Susa.

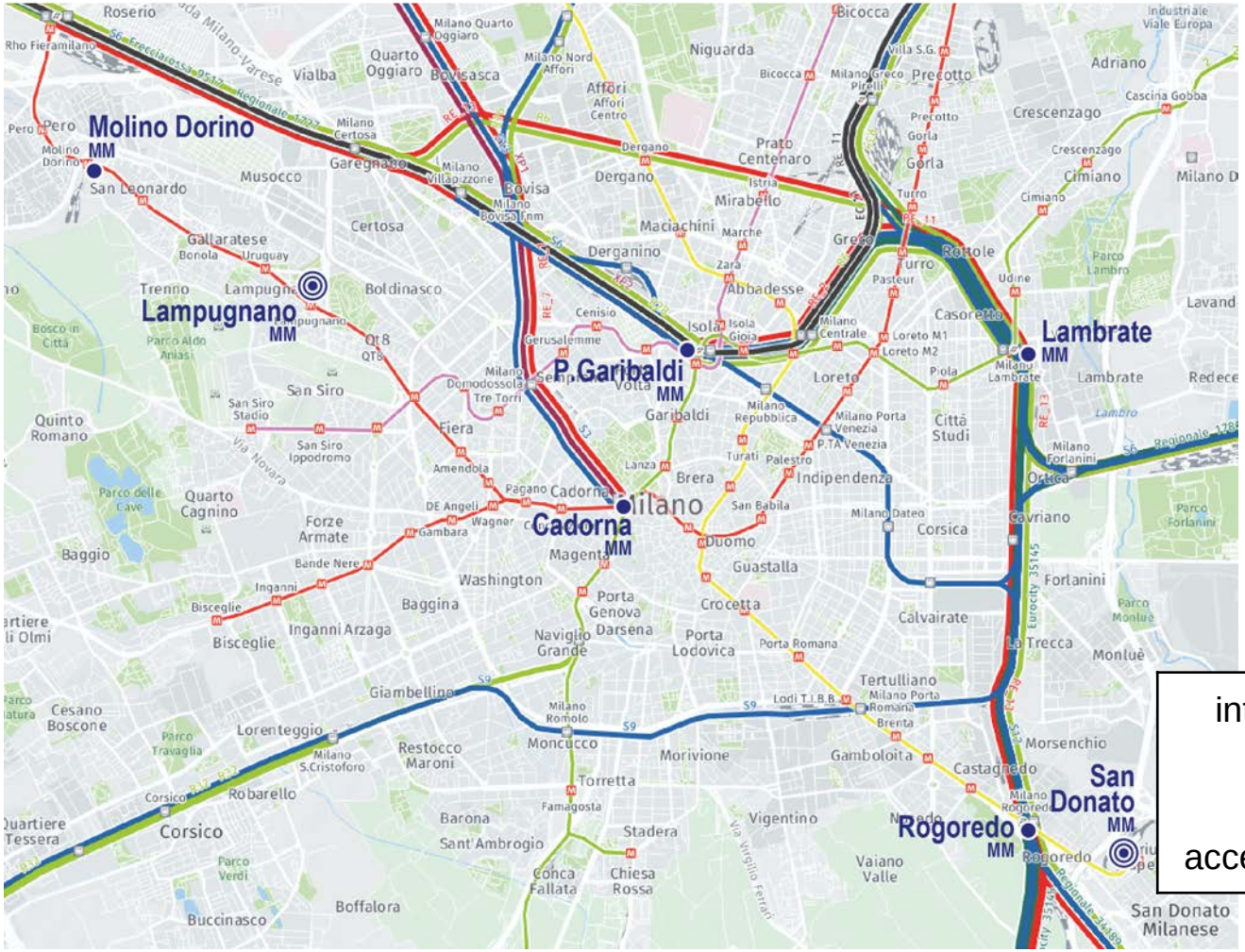
Altri due terminal secondari sono posizionati in posizione periferica, ma in corrispondenza di stazioni ferroviarie suburbane.

intermodalità	◀	isolamento
centralità	■	espulsione
accentramento	▶	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

MILANO



Autostazioni di maggiore importanza localizzate in ambito strategico (periferico) in corrispondenza di stazioni metropolitane e TPL di forza.

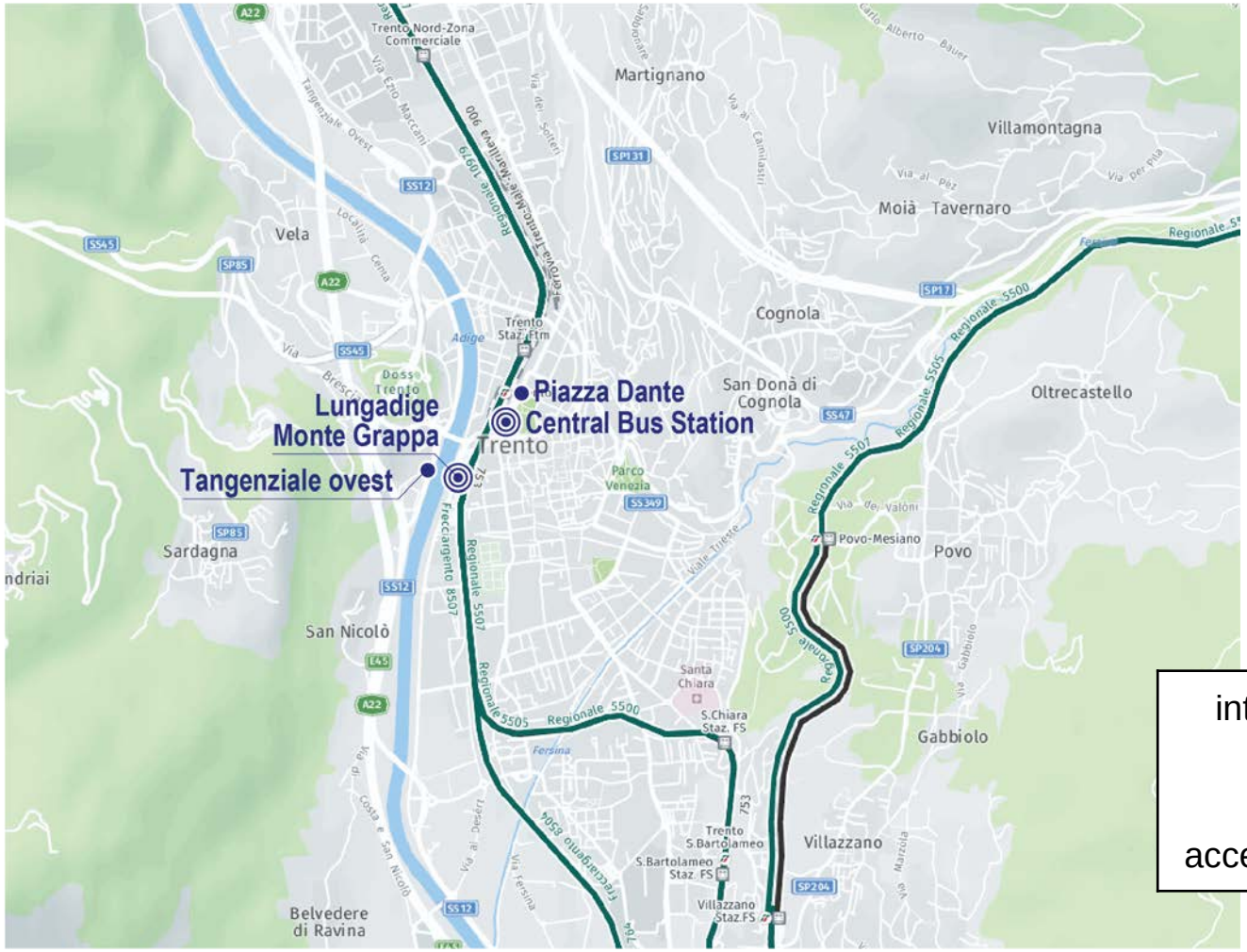
A regime, tutti i servizi di LP dovrebbero utilizzare solo Lampugnano e San Donato.

intermodalità	◀ ◀	isolamento
centralità	▶ ▶	espulsione
accentramento	■	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

TRENTO



Una delle stazioni autobus principali è in promiscuo con TPL e distante 150m dalla stazione ferroviaria.

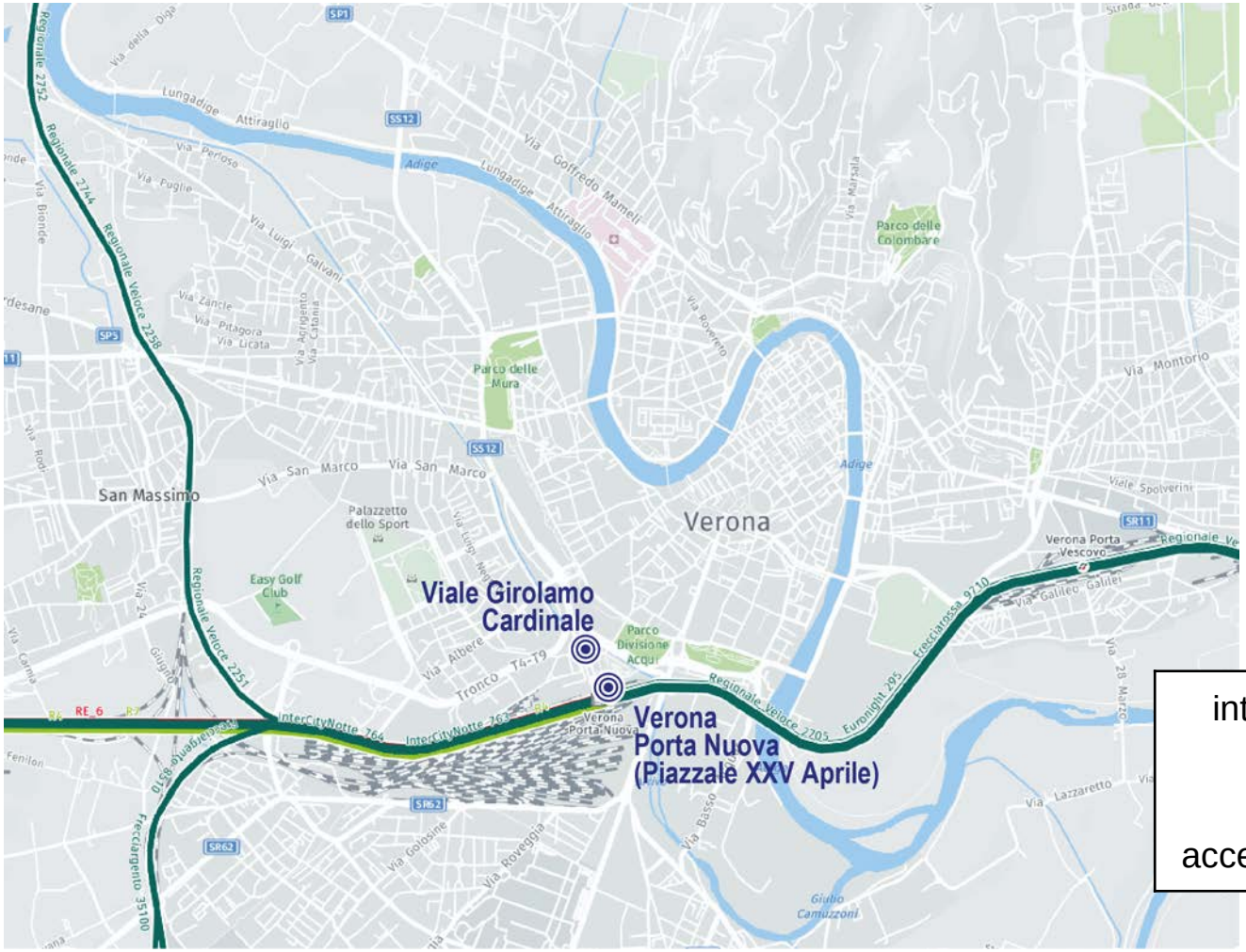
La LP viene si concentra maggiormente nella fermata Lungadige, vicina al centro ma non direttamente collegata alla ferrovia.

intermodalità	▶	isolamento
centralità	◀	espulsione
accentramento	▶	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

VERONA



Autostazione principale localizzata nella piazza della stazione di Porta Nuova.

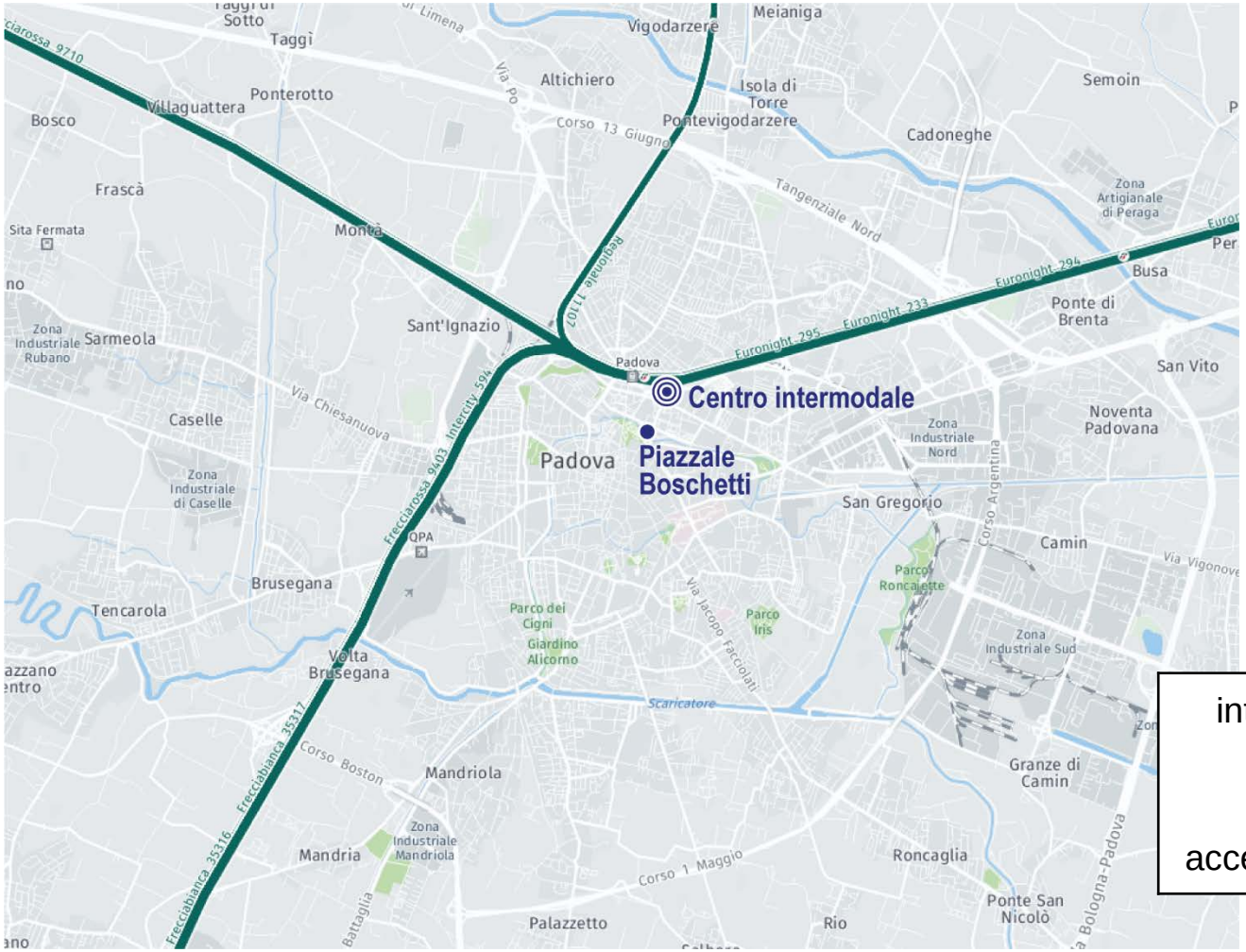
Altra fermata importante a pochi metri di distanza dall'autostazione, in promiscuo con TPL.

intermodalità ◀	isolamento
centralità ◀	espulsione
accentramento ◀	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

PADOVA



Autostazione principale (di recente realizzazione) a 250m dalla stazione centrale di Padova.

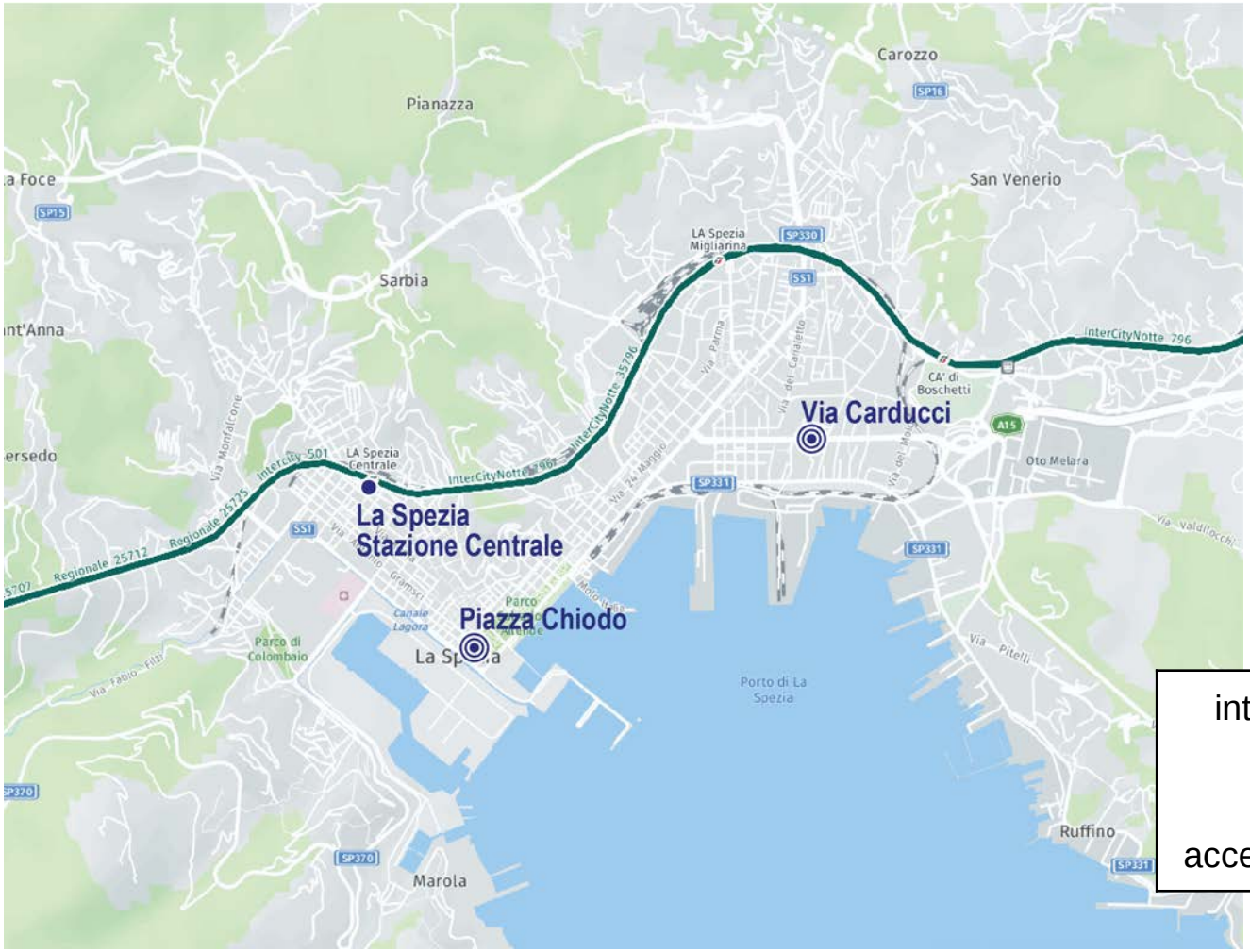
Terminal autobus secondario di Piazza Boschetti in posizione centrale.

intermodalità ◀	isolamento
centralità ◀	espulsione
accentramento ◀	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

LA SPEZIA



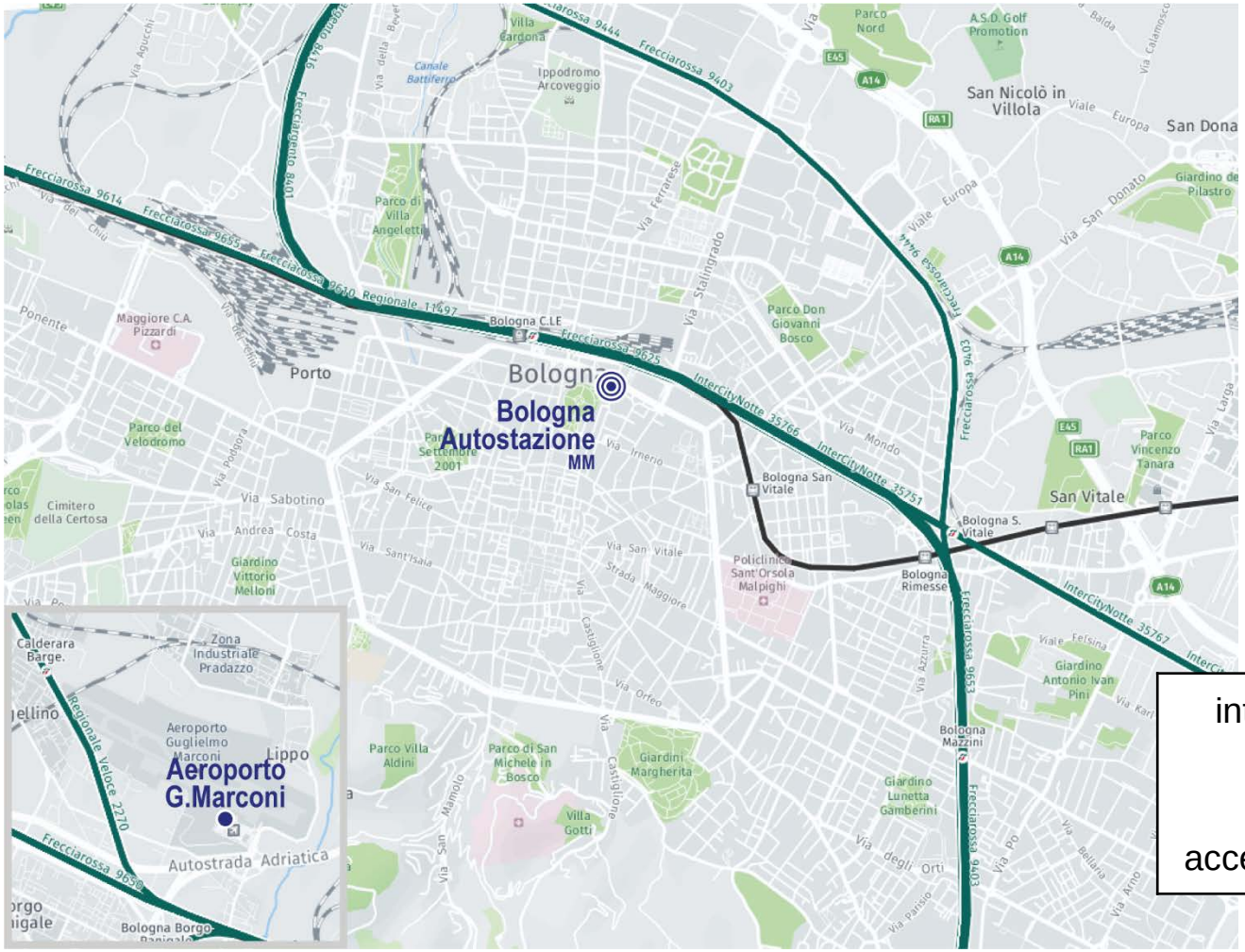
Due punti di fermata principali, uno «storico» in città, l'altro lungo una via di accesso dall'autostrada servito da una linea di TPL.

intermodalità	▶ isolamento
centralità	▶ espulsione
accentramento	▶ dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

BOLOGNA



Autostazione principale in posizione strategica vicino alla stazione ferroviaria centrale.

Altro punto di fermata localizzato presso il piazzale dell'aeroporto cittadino.

intermodalità	◀ ◀	isolamento
centralità	◀ ◀	espulsione
accentramento	◀ ◀	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

FIRENZE

Una delle due autostazioni principale è ubicata in posizione centrale, vicinissima alla stazione ferroviaria principale di Firenze.

L'altra si trova in prossimità dello svincolo autostradale, in posizione periferica.

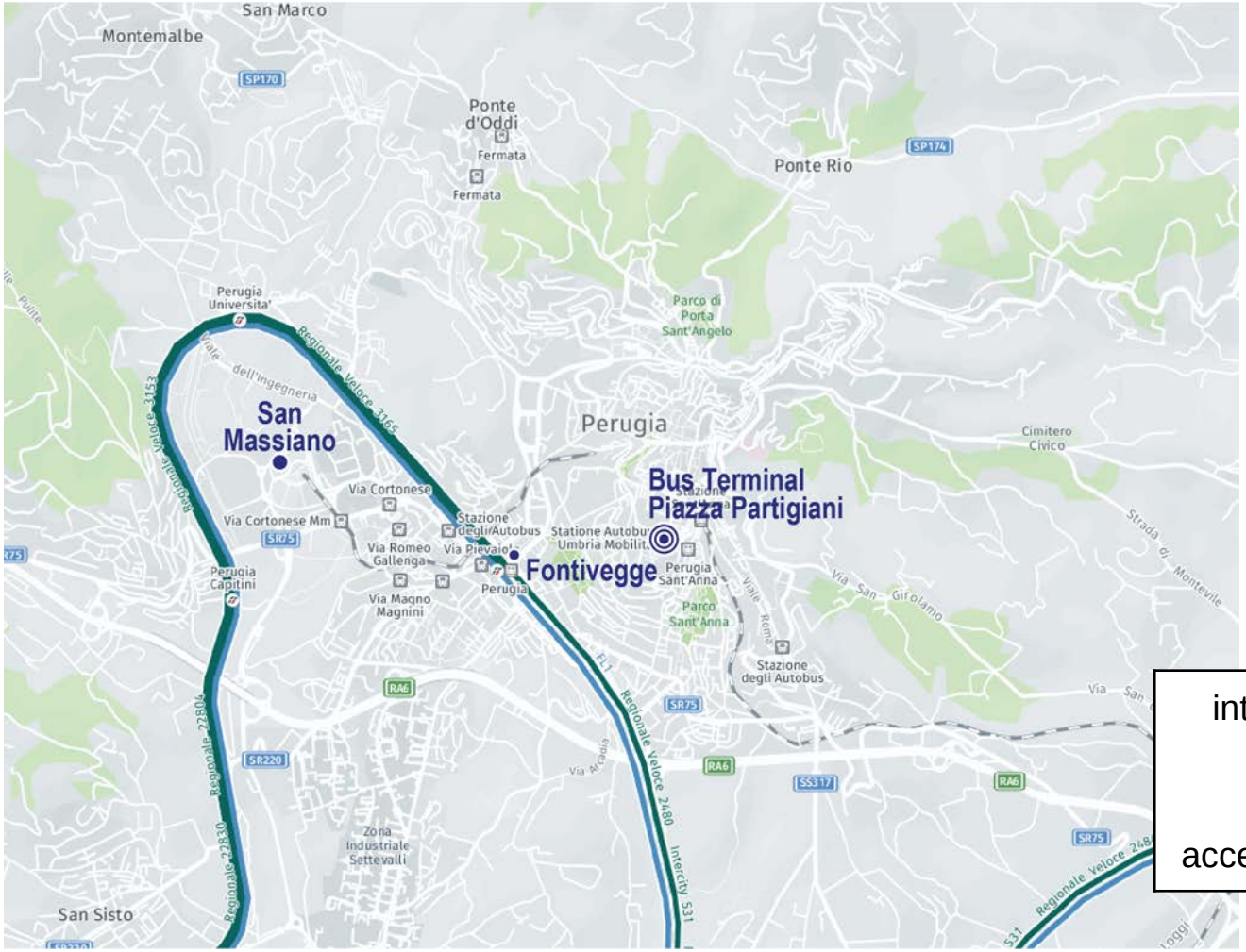
Ulteriori punti di fermata urbani ed esterni.

intermodalità	◀ ◀	isolamento
centralità	▶	espulsione
accentramento	▶ ▶	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

PERUGIA



Autostazione principale in posizione centrale ma distante 3km dalla stazione ferroviaria principale di Perugia.

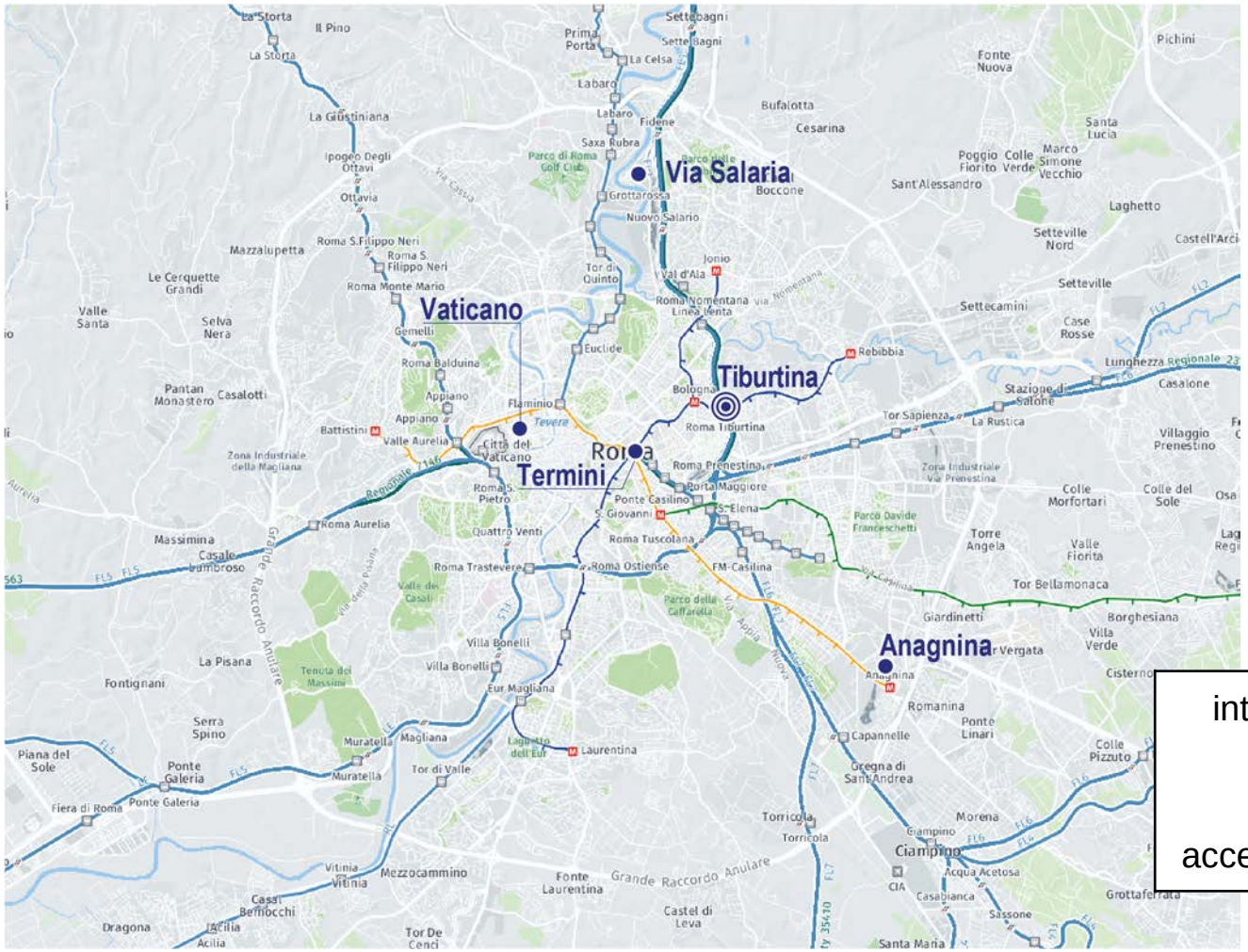
Stazione secondaria in corrispondenza della ferroviaria principale e altro punto di fermata in posizione periferica presso il capolinea del «Minimetrò».

intermodalità	■	isolamento
centralità	■	espulsione
accentramento	▶	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

ROMA



Concentrazione dei servizi autobus a Roma Tiburtina, a 100m dalla stazione metropolitana e stazione ferroviaria principale.

Fermate secondarie a Termini, centrale, e in Via Salaria, non molto lontano dall'autostrada.

Rischio che Tibus venga spostata a **Anagnina** a causa di un contenzioso legato alla proprietà dell'area.

intermodalità	◀	isolamento
centralità	▶ ▶	espulsione
accentramento	◀	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

NAPOLI

Autostazione principale nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria centrale di Napoli.

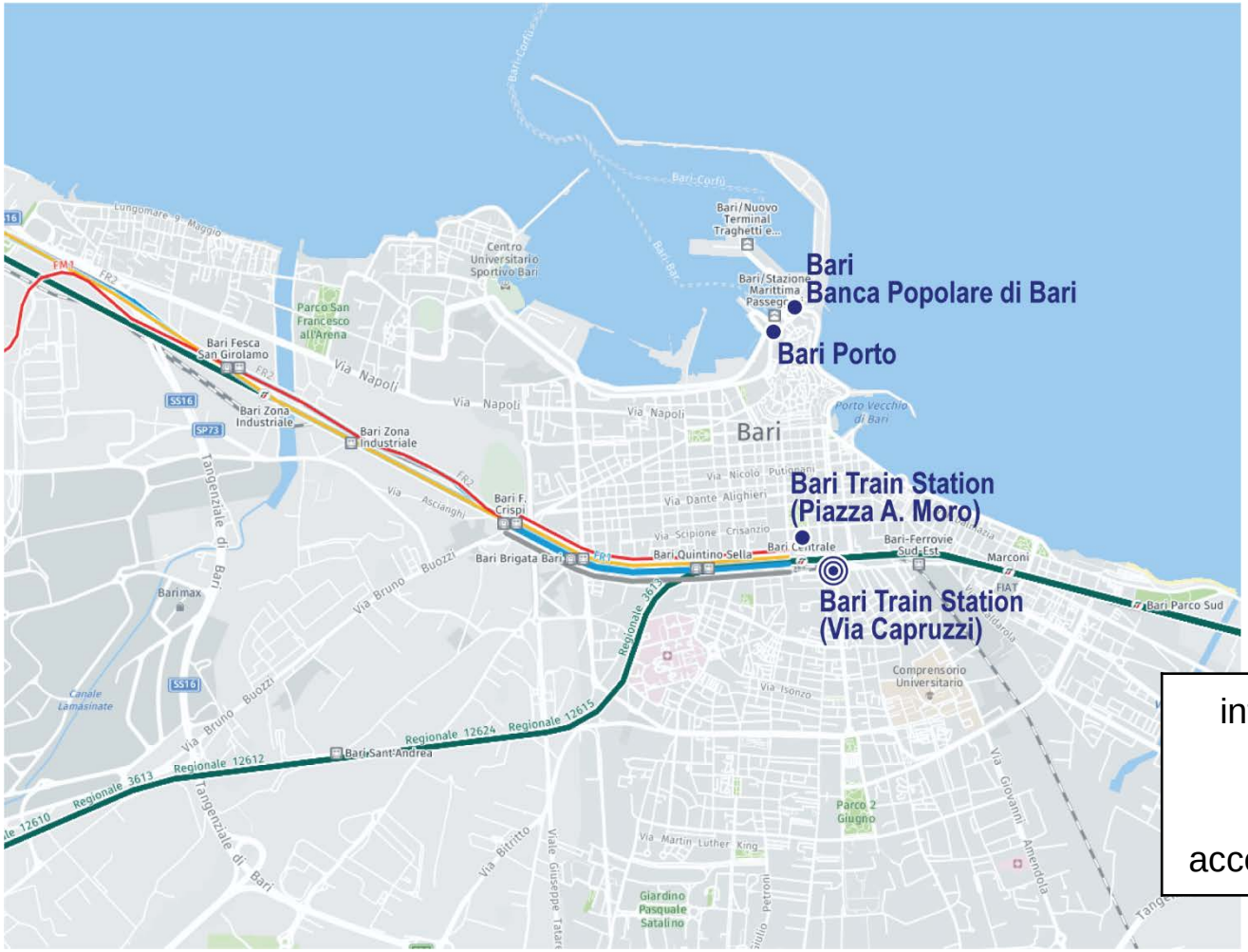
Altri punti di fermata nei pressi della principale, entrambe vicine a stazioni metropolitane.

intermodalità	◀	isolamento
centralità	◀	espulsione
accentramento	▶	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

BARI



Fermata principale su strada in promiscuo col TPL nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria centrale di Bari.

Due punti di fermata secondari nei pressi del porto.

intermodalità	◀	isolamento
centralità	◀	espulsione
accentramento	■	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

PALERMO

Autostazione principale a pochi metri di distanza dalla stazione ferroviaria centrale di Palermo.

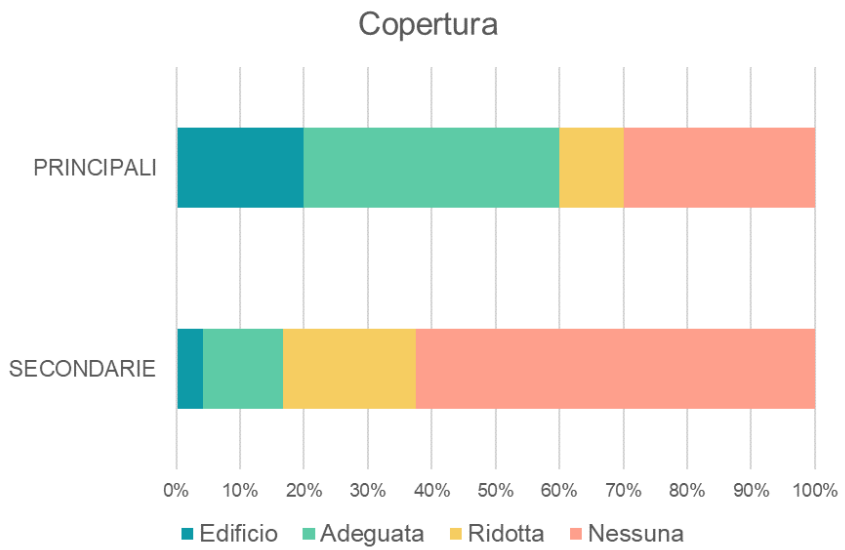
Recentemente, è stata realizzata una seconda autostazione in Via Fazello, destinata principalmente al TPL.

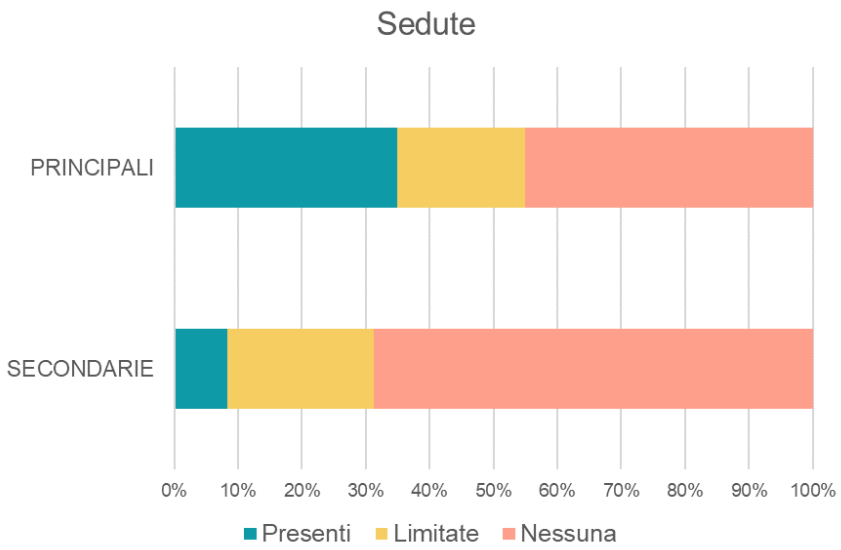
intermodalità ◀	◀ isolamento
centralità ◀	espulsione
accentramento ◀	dispersione

Map source: Travic / Here transport map

Situazione nelle principali città

Copertura e Sedute





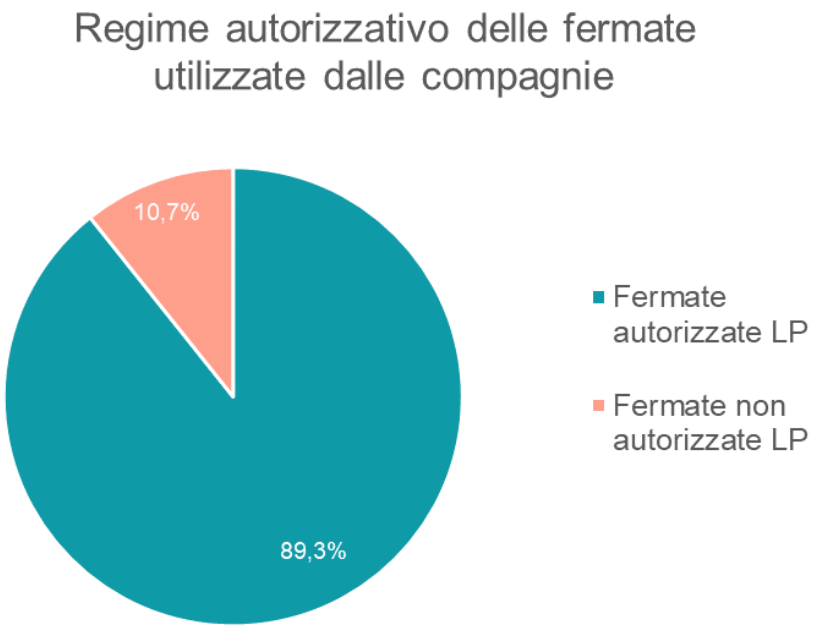
- Situazione critica per il **30% delle fermate principali** che **è priva di copertura**.
- **La gran parte delle fermate secondarie non presenta copertura** o quella disponibile è limitata.

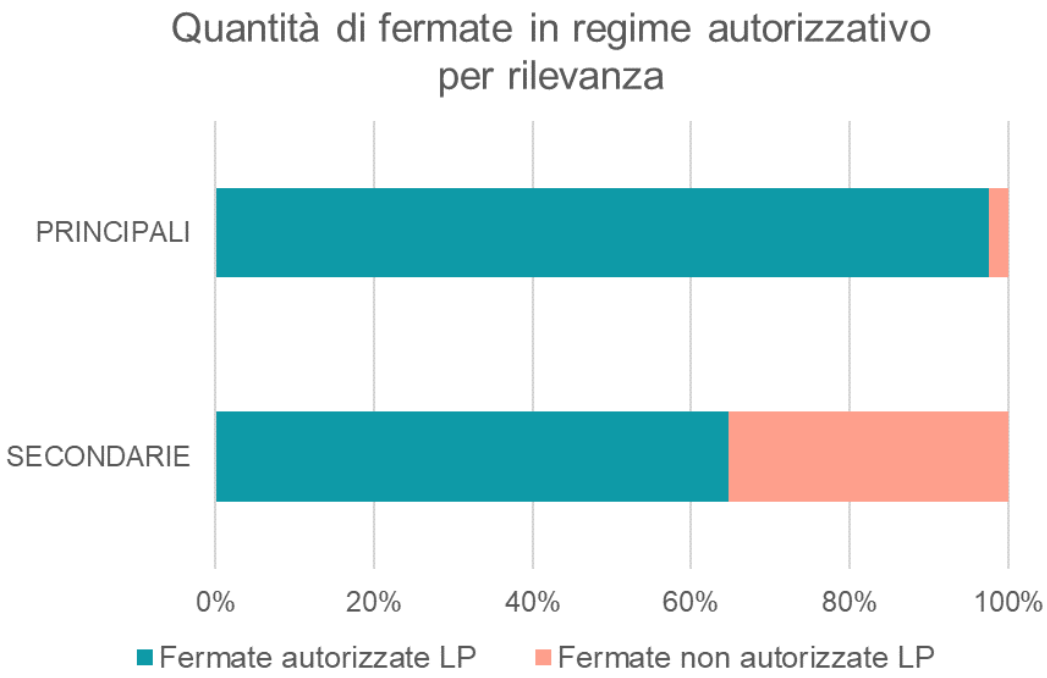
- L'**assenza di sedute** interessa **oltre il 40% delle fermate principali** cui si aggiunge circa il **20%** che le presenta **in quantità limitata** (probabilmente insufficienti in caso di affollamento).
- Le sedute presso le fermate secondarie sono rarissime.

Situazione principali città

Regime autorizzativo

Il peso delle **fermate non autorizzate alla LP**
è dell'ordine del **10% del totale**.
La quota maggiore riguarda comunque fermate meno rilevanti.



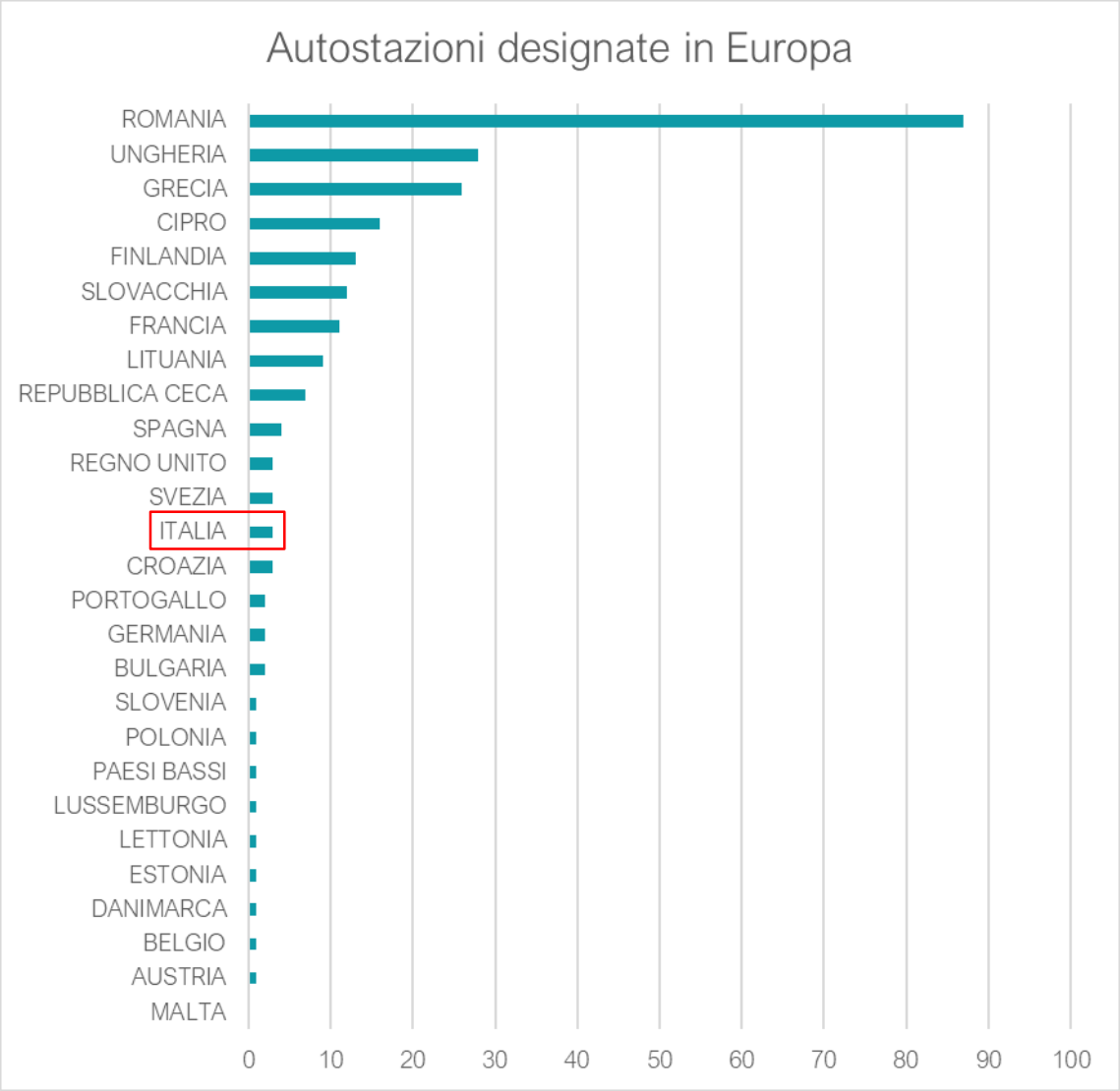


Situazione principali città

Autostazioni designate

La situazione in Europa in merito alle **autostazioni designate** per l'assistenza a PRM è varia. L'Italia ne ha **3** (+1 rispetto al 2017):

- Terminal Lampugnano, Milano
- Terminal Romano, Crotone
- Terminal Curcio, Polla



Elaborazione su dati *Designated Bus Terminals to Assist Disabled Persons or Persons with Reduced Mobility*, EU Commission, June 2017

Indice

Inquadramento e contesto normativo

Situazione nelle principali città

Autostazioni italiane

Casi internazionali

Interviste agli operatori

Considerazioni conclusive

Casi italiani

La delibera ART: misure regolatorie

La Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n° 56/2018 è volta a **garantire l'accesso equo e non discriminatorio** alle autostazioni per facilitare lo sviluppo dei servizi autobus MLP.

Definisce:

- Le modalità di **gestione della capacità** dell'autostazione (in condizioni normali, di congestione e/o di saturazione);
- Le modalità di **gestione di spazi disponibili e servizi offerti**;
- Gli elementi di **definizione delle condizioni economiche di accesso all'autostazione**, in termini di tariffe e/o canoni per lo sfruttamento delle aree di movimentazione, spazi e servizi;
- I **criteri da adottare** al fine di garantire adeguate condizioni di accessibilità fisica dell'autostazione, con particolare riferimento alle esigenze di mobilità delle PMR (Persone a Mobilità Ridotta);

Casi italiani

La delibera ART: misure regolatorie

- Le **condizioni di accessibilità commerciale da porre in essere**, assicurando la disponibilità di biglietterie (interne o nei pressi), regolandone posizione e condizioni operative per quelle interne;
- Le **informazioni da fornire** al pubblico e le relative modalità.

I gestori delle autostazioni sono tenuti a:

- Pubblicare il **PIA** (Prospetto Informativo dell'Autostazione), contenente la **descrizione delle dotazioni** dell'autostazione e la definizione delle relative **condizioni tecnico/economiche**. Il prospetto PIA deve essere disponibile sul **sito internet** del gestore e/o dell'autostazione.
- Trasmettere all'ART il set informativo minimo (come definito in apposita tabella).

→ 8 autostazioni LP (+1 senza LP) hanno inviato i set informativi.

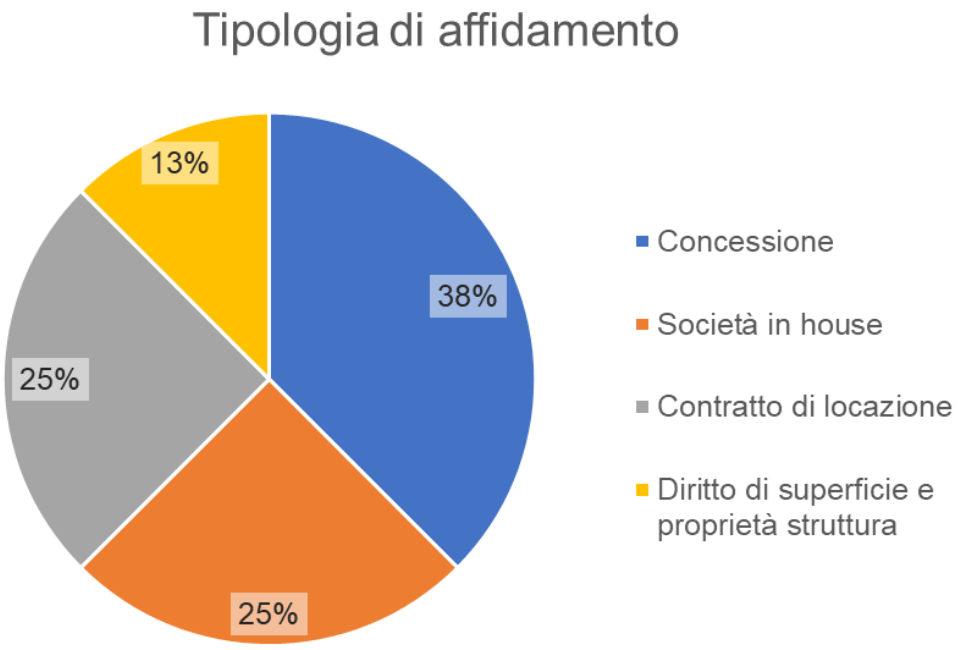
Casi italiani

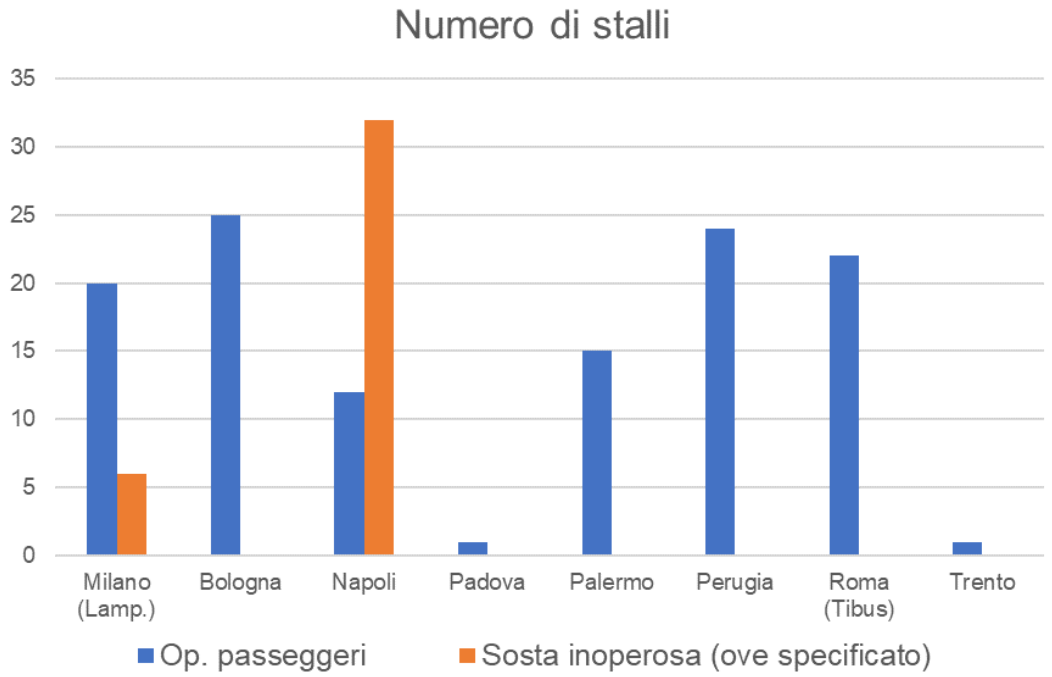
Affidamento, stalli – dati ART

La tipologia di affidamento è varia, con prevalenza del regime concessorio.

Solo alcune autostazioni offrono stalli per la sosta inoperosa.

5 autostazioni sulle 8 LP presentano anche servizi TPL.



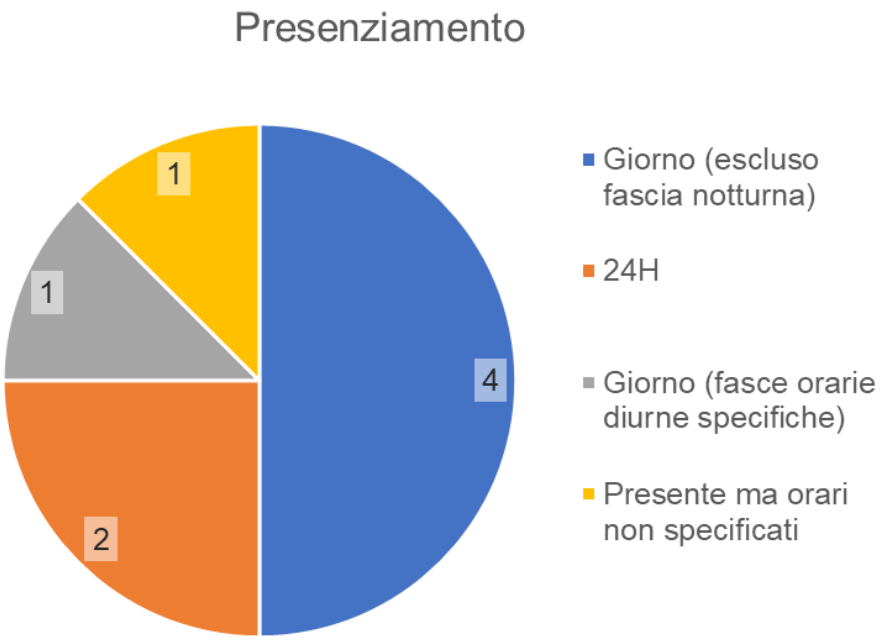


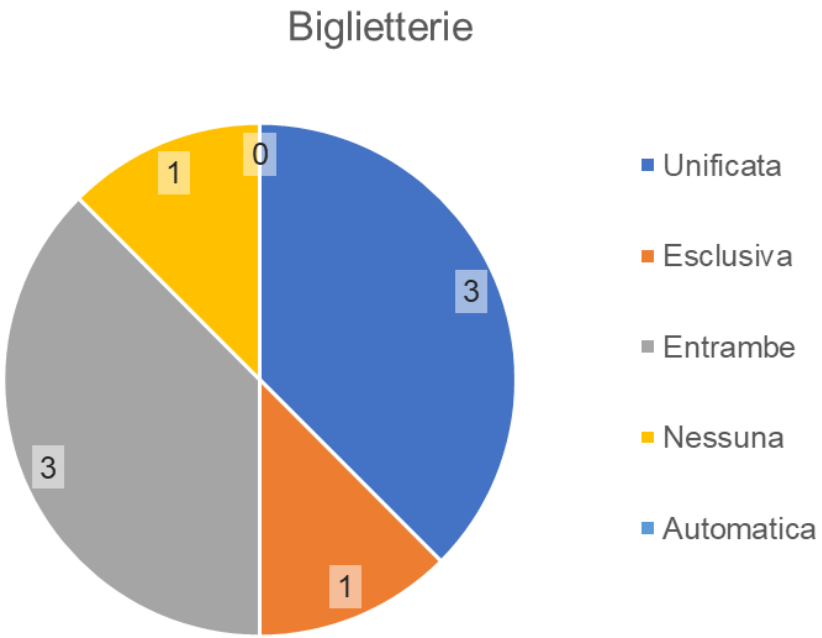
Casi italiani

Caratteristiche – dati ART

Il presenziamento è strettamente legato agli orari di attività.

La bigliettazione non avviene **mai** con **emettitrici automatiche**; sono presenti biglietterie unificate come anche rivendite dei singoli operatori.



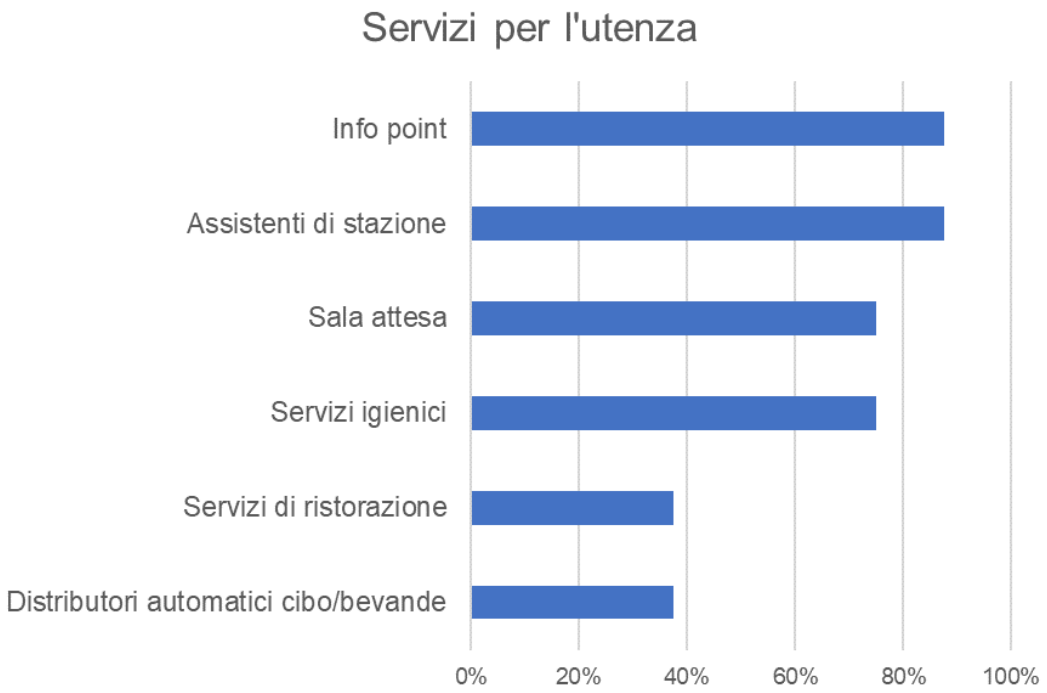


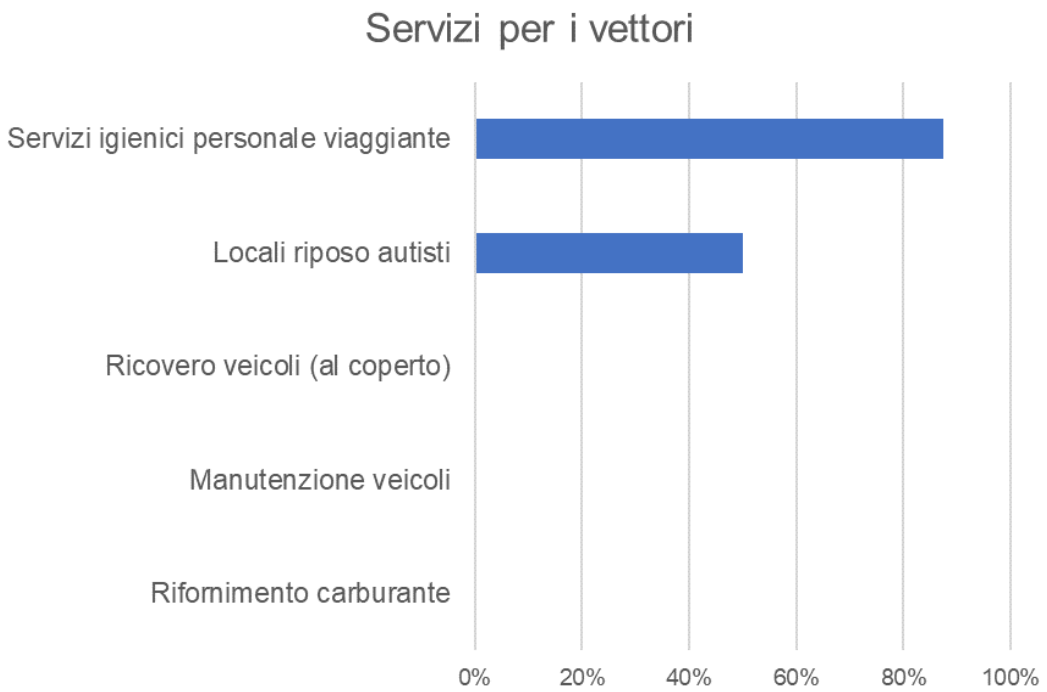
Casi italiani

Servizi offerti – dati ART

I **servizi all'utenza** offerti sono per lo più quelli **essenziali**, mentre la ristorazione è poco diffusa.

Analoga la situazione dei servizi per i vettori, che si limitano agli aspetti relativi al personale.





Casi italiani

Scheda tecnica – Milano Lampugnano

MILANO
Autostazione di Milano Lampugnano

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale coperto con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	20 mlp + 4 tpl (+ 6 stalli sosta inoperosa)
Compagnie	12
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali, internazionali. Vi fermano anche linee notturne (non urbane)

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	No
Metro	M1 linea metropolitana ("Lampugnano")

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: servizi sportivi, Parco Sella, Lampugnano, Banca

Casi italiani

Scheda tecnica – Roma Tibus

ROMA
Autostazione Roma Tiburtina - Tibus

Fonte: Bilal Majad, Google Maps

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale scoperto con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	22
Compagnie	14
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali, internazionali. Vi fermano anche linee notturne (non urbane)

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	Stazione "Roma Tiburtina" (accesso a 150m)
Metro	Sì

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

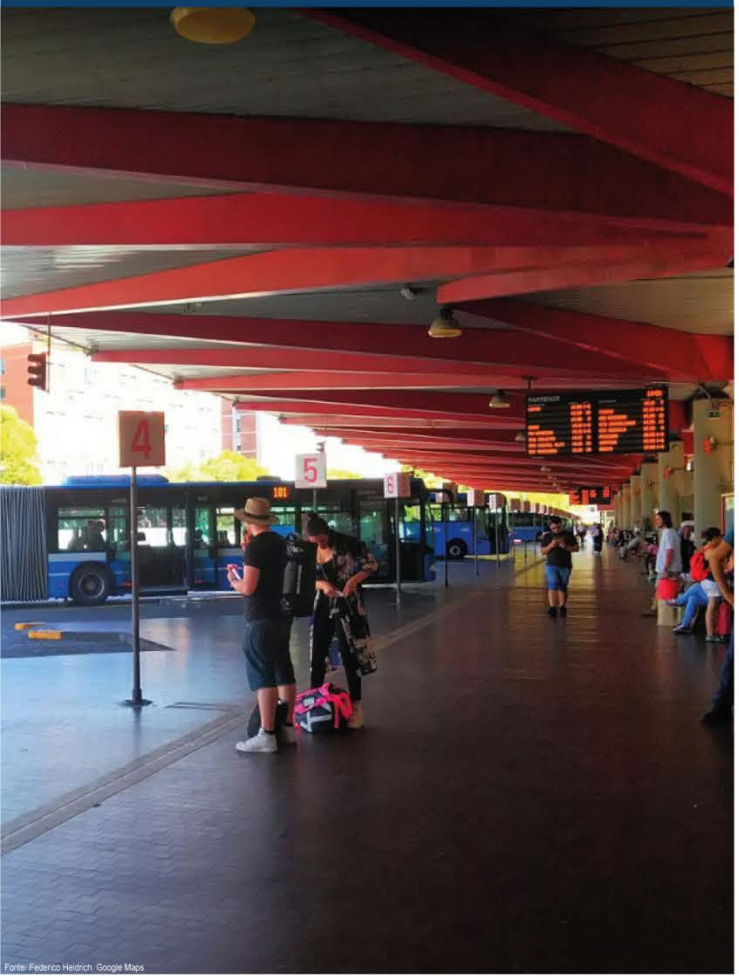
Esterne all'autostazione: Stazione FS "Roma Tiburtina"; aree residenziali; cimitero monumentale

Sito web autostazione: www.tibusroma.it

Casi italiani

Scheda tecnica – Bologna

BOLOGNA
Autostazione di Bologna



Fonte: Federico Heidrich, Google Maps

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	25
Compagnie	11
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali, internazionali. Vi fermano anche linee notturne (non urbane)

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	Stazione "Bologna Centrale" (acc. sottopasso)
Metro	No

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: Parco della Montagnola; Stazione FS "Bologna Centrale"; Aree commerciali

Sito web autostazione: www.autostazionebo.it

Casi italiani

Scheda tecnica – Trento

TRENTO
Autostazione Trento

Fonte: Google StreetView

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Stalli in promiscuo con tpl
Numero stalli autobus	1 mlp + 14 tpl
Compagnie	1
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali.

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	Stazione ferroviaria "Trento"
Metro	No

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: Bar, Aree commerciali, Stazione FS "Trento", Deposito bagagli

Sito web autostazione: -

Casi italiani

Scheda tecnica – Padova Centro intermodale

PADOVA
Centro Intermodale Padova

Fonte: Federico Beria, Google Maps

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	1 mlp + 13 tpl
Compagnie	7
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali, internazionali. Vi fermano anche linee notturne (non urbane)

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	Stazione "Padova" (120m di distanza)
Metro	No

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: Bicipark, Parcheggio auto, Stazione FS "Padova"

Sito web autostazione: -

Casi italiani

Scheda tecnica – Napoli Metropark

NAPOLI
Terminal Bus Metropark

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	12
Compagnie	10
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali, internazionali. Vi fermano anche linee notturne (non urbane)

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	Stazione "Garibaldi FS" (50m di distanza)
Metro	Stazione "Piazza Garibaldi" (150m di distanza)

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: Parcheggio auto; Hotel; Stazione FS "Napoli Centrale"

Sito web autostazione: www.metropark.it

Casi italiani

Scheda tecnica – Perugia Piazza Partigiani

PERUGIA
Bus Terminal Piazza Partigiani

Fonte: latramontanaperugia.it

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	24
Compagnie	5
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali, internazionali. Vi fermano anche linee notturne (non urbane)

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	No
Metro	No

Stazione S. Anna chiusa per lavori

Funzioni in loco

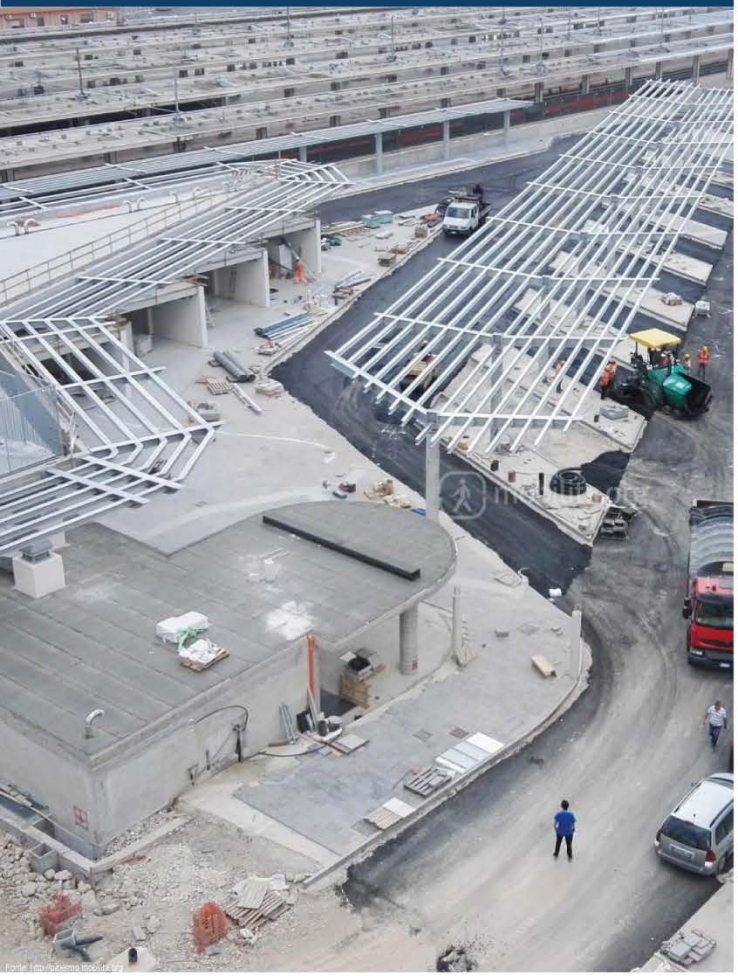
Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: Ristoranti, Aree commerciali, Parcheggio per auto

Casi italiani

Scheda tecnica – Palermo

PALERMO
Terminal Bus Palermo



Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	15
Compagnie	-
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali, internazionali. Vi fermano anche linee notturne (non urbane)

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	Stazione Ferroviaria "Palermo Centrale" (150m)
Metro	No

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: Bar, Aree commerciali, Stazione FS "Palermo Centrale"

Casi italiani

Elementi rilevanti

Caratteristiche delle autostazioni:

- Edifici con annessi piazzali e/o spazi coperti.
- Siti web: non tutte lo hanno. In alcuni casi oltre a info generali sono presenti orari e tariffe (senza vendita biglietti on-line).

Interscambio TPL/ferro:

- Tutte presentano interscambio con stazioni metro e/o ferroviarie, direttamente connesse (passaggi interni o esterni).

Funzioni in loco:

- Funzioni di base (biglietterie, sale d'aspetto, bar) diffuse.
- In alcuni casi vi sono locali e servizi igienici per il personale.
- Limitate attività di somministrazione e negozi; in alcune deposito bagagli e punto di informazioni turistiche.
- Accessibilità PMR: 1 su 8 è autostazione designata

Indice

Inquadramento e contesto normativo

Situazione nelle principali città

Autostazioni italiane

Casi internazionali

Interviste agli operatori

Considerazioni conclusive

Casi internazionali

Esempi esteri

Casi studio in ambito europeo
(riassunti in schede descrittive):

Autostazioni in ***posizione centrale***:
- Estación de Barcelona Nord, BARCELLONA
- Bristol Bus and Coach Station, BRISTOL
- Kamppi Bus Station, HELSINKI

Autostazioni in ***ambito urbano***:
- Estación Sur de Autobuses, MADRID
- Sofia Central Bus Station, SOFIA
- Terminal Rodoviário Sete Rios, LISBONA

Autostazioni in ***posizione periferica***:
- Vienna International Bus Station, VIENNA
- Gare routière internationale de Paris-Gallieni, PARIGI
- Estación Central de Autobuses de Zaragoza, ZARAGOZA

Scopo: avere un quadro di come sono organizzate le autostazioni negli altri paesi e di identificare quali potrebbero essere le "**buone pratiche**" da tenere in considerazione

Casi internazionali

Autostazioni in *posizione centrale* - BARCELLONA

BARCELLONA
Estación de Barcelona Nord

SCHEDA N.1

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	51 (presenza di stalli sosta inoperosa)
Compagnie	25
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, interregionali, lunga percorrenza. Vi fermano anche linee notturne (non urbane)

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	3 linee Cercanias
Metro	L1 linea metropolitana ("Arc de Triomph")

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: complesso sportivo; Parc de l'Estació del Nord

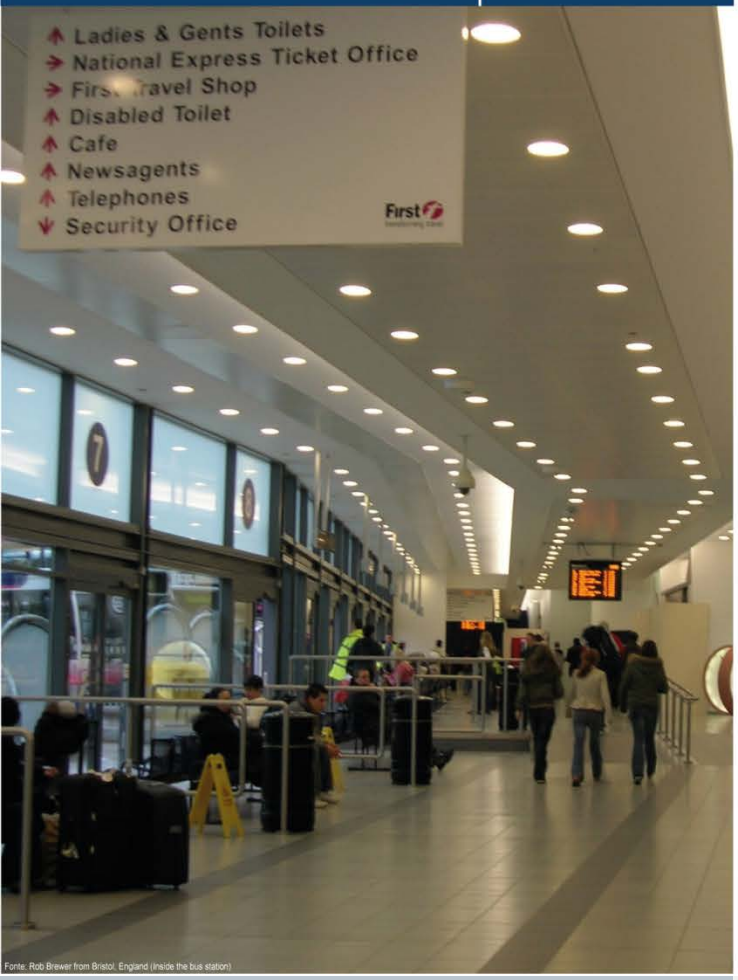
Sito web autostazione: https://www.barcelonanord.cat/inici/

Casi internazionali

Autostazioni in *posizione centrale* - BRISTOL

BRISTOL
Bristol Bus and Coach Station

SCHEDA N.2



Fonte: Rob Brewer from Bristol, England (inside the bus station)

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	12 (+ 11 stalli per la sosta inoperosa)
Compagnie	6
Tipologia dei servizi autobus offerti	Nazionali, regionali e locali. Servizio di collegamento con l'aeroporto.

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	No
Metro	No

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: centro commerciale; ristoranti (vari)

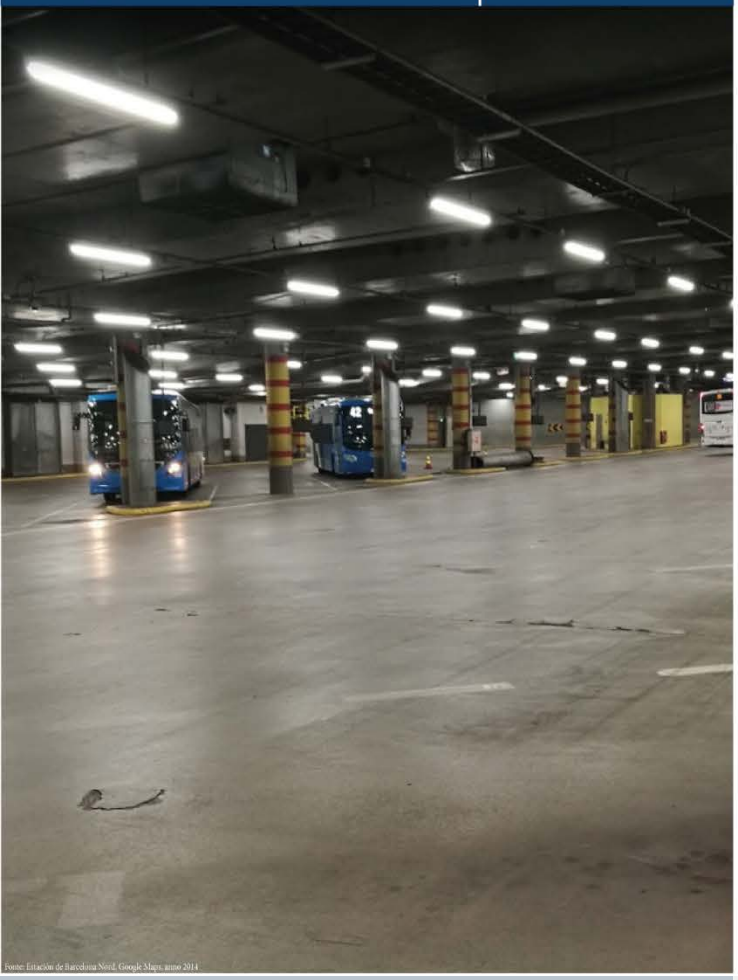
Sito web autostazione: -

Casi internazionali

Autostazioni in *posizione centrale* - HELSINKI

HELSINKI
Kamppi Center

SCHEDA N.3



Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Autostazione al -1 di un centro commerciale
Numero stalli autobus	35
Compagnie	-
Tipologia dei servizi autobus offerti	Internazionali, nazionali, lunga percorrenza, interurbani, locali

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	Sottopasso per la Stazione Centrale
Metro	2 linee metropolitane ("Kampin metroasema")

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: centro commerciale, aree commerciali

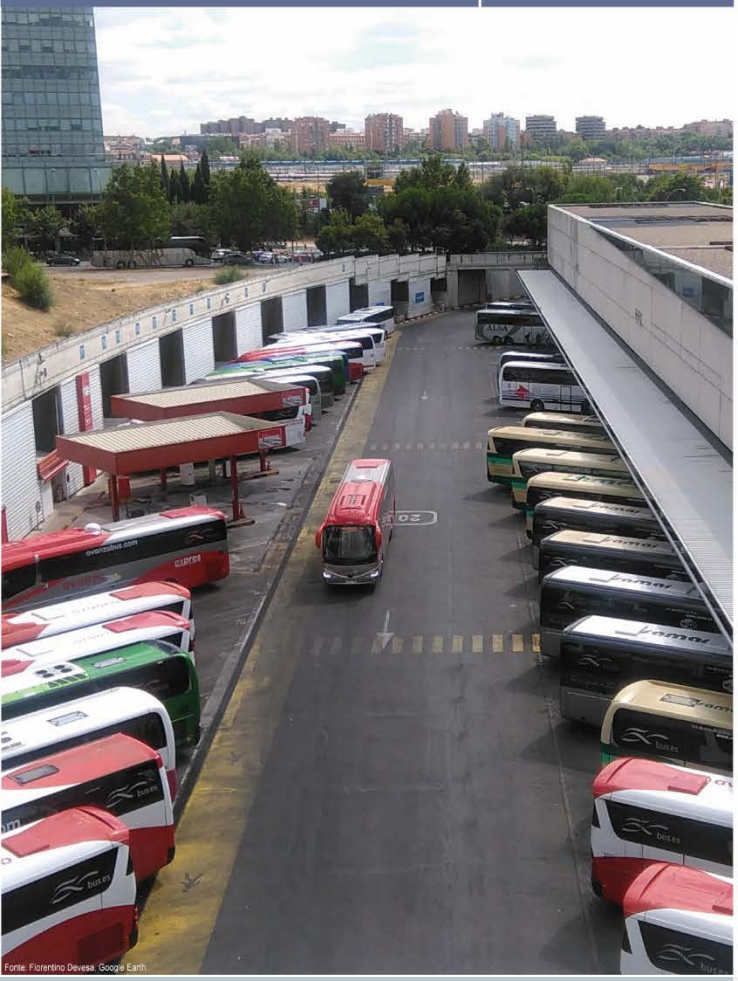
Sito web autostazione: -

Casi internazionali

Autostazioni in *ambito urbano* - MADRID

MADRID
Estación Sur de Autobuses

SCHEDA N.4



Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Piazzale con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	65
Compagnie	8
Tipologia dei servizi autobus offerti	Internazionali, lunga percorrenza, interurbani. Vi fermano anche linee notturne.

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	4 linee Cercanias
Metro	L6 linea metropolitana ("Méndez Álvaro")

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: cinema; centro commerciale; stazione ferroviaria (uso merci); uffici di società estere

Sito web autostazione: http://www.estacionautobusesmadrid.com/

Casi internazionali

Autostazioni in *ambito urbano* - SOFIA

SOFIA
Sofia Central Bus station

SCHEDA N.5

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Autostazione
Numero stalli autobus	50
Compagnie	75
Tipologia dei servizi autobus offerti	Internazionali, nazionali, interregionali, interurbani, urbani. Collegamenti con Aeroporto.

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	No
Metro	No

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: aree commerciali, parcheggio autobus, parcheggio auto, stazione centrale, casinò, ristoranti

Sito web autostazione: http://www.centralnaavtogara.bg/index.php#b

Casi internazionali

Autostazioni in *ambito urbano* - LISBONA

LISBONA
Terminal Rodoviário Sete Rios

SCHEDA N.6

Fonte: Yusuke Kawasaki from Tokyo, Wikimedia Commons

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Autostazione
Numero stalli autobus	17
Compagnie	-
Tipologia dei servizi autobus offerti	Internazionali, nazionali, lunga percorrenza, interurbani. Collegamenti con l'Aeroporto.

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	Stazione Ferroviaria "Sete Rios" (accesso esterno)
Metro	1 linea metropolitana ("Jardim Zoológico") (accesso esterno)

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: zoo, aree commerciali, stazione ferro/metro, hotel

Sito web autostazione: -

Casi internazionali

Autostazioni in *posizione periferica* - VIENNA

VIENNA
Wien International Busterminal

SCHEDA N.7

Fonte: Christoph Puhl, anno 2017

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Autostazione posta sotto l'autostrada
Numero stalli autobus	24
Compagnie	4
Tipologia dei servizi autobus offerti	Nazionali e internazionali (lunga percorrenza). Presenti collegamenti con l'Aeroporto.

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	No
Metro	Linea metropolitana U3 ("Erdberg") - accesso esterno

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: Erdberg, Infopoint, Parcheggio auto, centro commerciale, ristoranti (vari)

Sito web autostazione: https://www.vib-wien.at/de

Casi internazionali

Autostazioni in *posizione periferica* - PARIGI

PARIGI
Gare routière internationale Gallieni

SCHEDA N.8

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Autostazione con fabbricato viaggiatori
Numero stalli autobus	18
Compagnie	8
Tipologia dei servizi autobus offerti	Interurbani, nazionali e internazionali. Collegamenti con l'Aeroporto.

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	No
Metro	L3 linea metropolitana ("Gallieni")

Funzioni in loco

Interne all'autostazione

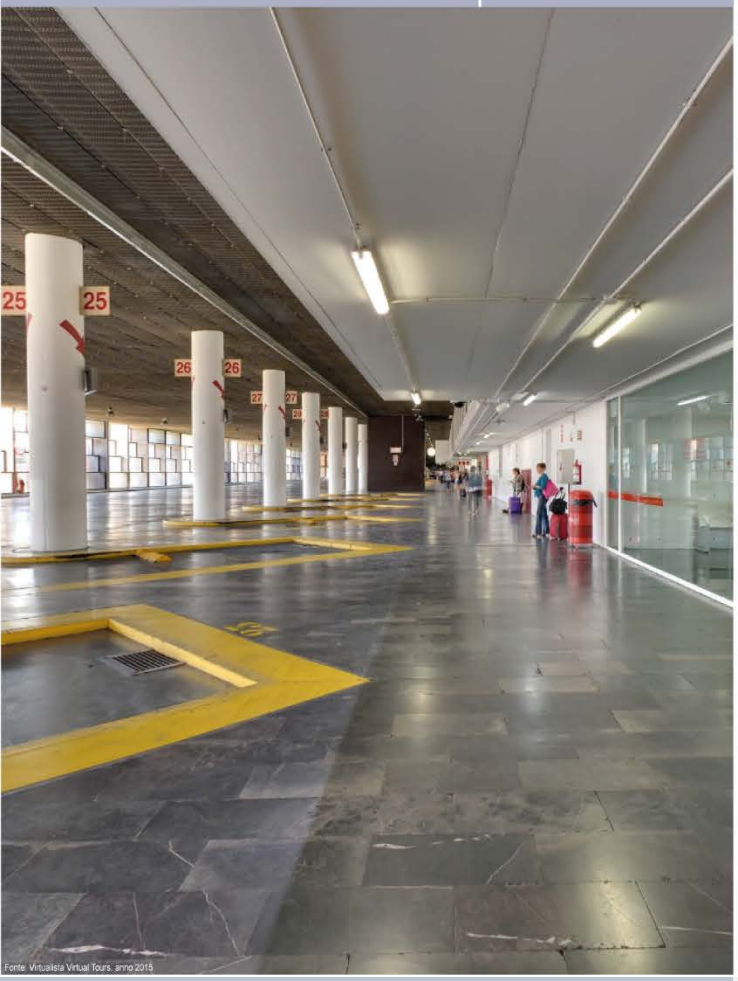
Esterne all'autostazione: complessi scolastici, centro d'affari, hotel

Casi internazionali

Autostazioni in *posizione periferica* - SARAGOZZA

SARAGOZZA
Estación Central de Autobuses

SCHEDA N.9



Fonte: Virtualista Virtual Tours, anno 2015

Caratteristiche dell'autostazione

Tipo struttura	Autostazione confinante con la ferrovia
Numero stalli autobus	40
Compagnie	35
Tipologia dei servizi autobus offerti	Internazionali, nazionali, regionali, interurbane, urbane. Collegamenti con l'aeroporto.

Interscambi TPL/ferro

TPL	TPL di superficie in loco
Ferrovia	1 linea Cercanias / treni lunga-media percorrenza
Metro	No

Funzioni in loco

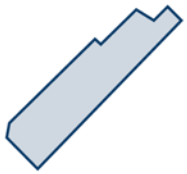
Interne all'autostazione

Esterne all'autostazione: centro commerciale, Parcheggio Expo, centro medico, hotel

Sito web autostazione: https://www.estacion-zaragoza.es/

Casi internazionali

Superfici delle autostazioni a confronto - estero



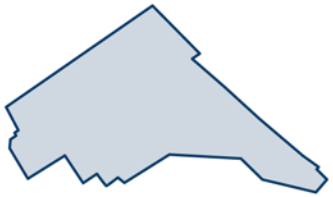
BARCELLONA
Estación de Barcelona Nord
12.000 mq

BRISTOL
Bristol Bus and Coach Station
6.200 mq

HELSINKI
Kamppi Center
1.800 mq (*)

MADRID
Estación Sur de Autobuses
19.000 mq

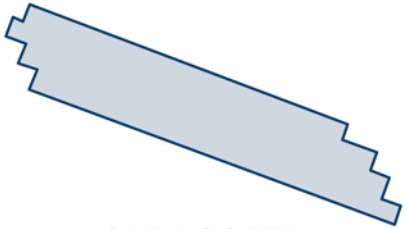
SOFIA
Sofia Central Bus Station
12.300 mq



LISBONA
Terminal Rodoviário Sete Rìos
30.100 mq

VIENNA
Wien International Busterminal (VIB)
12.500 mq

PARIGI
Gare routière internationale de Paris-Gallieni
6.500 mq



SARAGOZZA
Estación de Autobuses de Zaragoza
33.000 mq

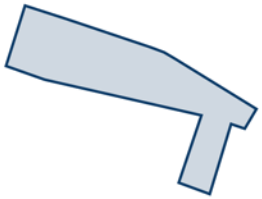
* Piano stalli sotterrano, al netto delle superfici soprastanti del centro commerciale

Casi internazionali

Superfici delle autostazioni a confronto - Italia

MILANO
Autostazione di Lampugnano
9.900 mq

ROMA
Autostazione Roma TIBUS
11.700 mq



BOLOGNA
Autostazione di Bologna - Bus Terminal
17.400 mq

TRENTO
Autostazione Trento
1.300 mq

PADOVA
Centro Intermodale Padova
7.300 mq

NAPOLI
Terminal Bus Metropark
4.000 mq

PERUGIA
Bus Terminal Piazza Partigiani
5.800 mq

PALERMO
Terminal Bus Palermo
6.800 mq

Casi internazionali

Elementi rilevanti

Caratteristiche delle autostazioni:

- Edifici con annessi piazzali e/o spazi coperti. Mediamente più grandi delle autostazioni italiane.
- Siti web non sempre presenti; in alcuni casi completi di orari con possibilità di acquistare i biglietti on-line.

Interscambio TPL/ferro:

- Tutte hanno interscambio con stazioni metro e/o ferroviarie (eccetto Bristol), con connessioni dirette (interne o esterne).

Funzioni in loco:

- Funzioni di base (biglietterie, sale d'aspetto, bar) diffuse.
- Diversi servizi aggiuntivi per gli operatori (pulizia, carburante, …).
- Presenza diffusa di attività di somministrazione e negozi; in alcune vi sono aree gioco per bambini, deposito bagagli, info turistiche.
- Accessibilità PMR: 6 su 9 analizzate sono autostazioni designate.

Interviste agli operatori

Il questionario

Il punto di vista delle **aziende** è stato raccolto tramite la somministrazione alle stesse di un **questionario** redatto al fine di comprendere la loro visione rispetto ai punti di fermata. Grazie alla collaborazione degli operatori, sono state raccolte **24 risposte**.

L'intervista ha riguardato i seguenti temi:

- **Importanza** delle **caratteristiche** relative a: servizi per l'utenza, security, dotazioni di trasporto, servizi per le aziende, proprietà.
- **Posizione** della fermata rispetto a contesto urbano e accessibilità.
- **Ruolo dei Comuni.**
- Accessibilità **PRM.**
- **Buone e cattive pratiche** (riguardo servizi all'utenza, costi, efficacia gestione in caso di affollamento), accessibilità e posizione per utenti e per azienda.
- Buone **pratiche estere** da importare.
- Autostazioni come luoghi di **creazione di reddito.**

Interviste agli operatori

Risultati – Importanza delle caratteristiche

Le caratteristiche che un'autostazione dovrebbe avere secondo gli operatori sono oggetto di posizioni speso differenti, che riflettono le scelte strategiche delle singole aziende.

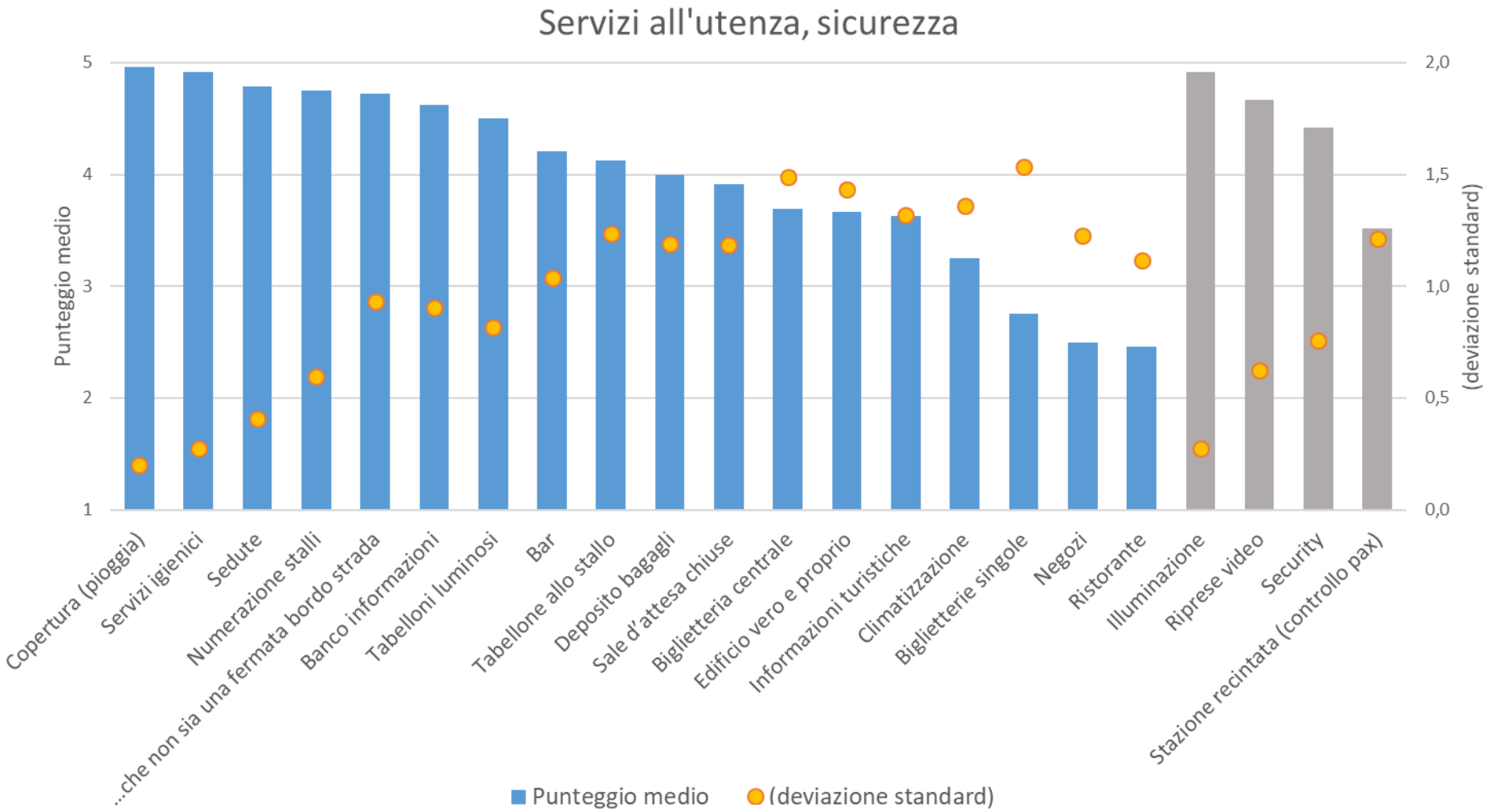
Vi è una serie di **dotazioni minime** che sono unanimemente richieste: copertura, servizi igienici, sedute, numerazione stalli; illuminazione, riprese video; TPL di forza e/o localizzazione in stazione; stalli per la sosta tecnica.

Tra le **caratteristiche** invece ritenute **meno interessanti**, anche se non per tutti, vi sono: biglietterie delle singole compagnie, presenza di negozi, ristoranti; stalli kiss&ride, localizzazione nei pressi dell'autostrada; possibilità di rifornimento carburante.

Rispetto alla **proprietà** dell'autostazione, non emerge nessun modello preferito, trovandosi a pari gradimento la proprietà pubblica, quella privata così come il regime di concessione.

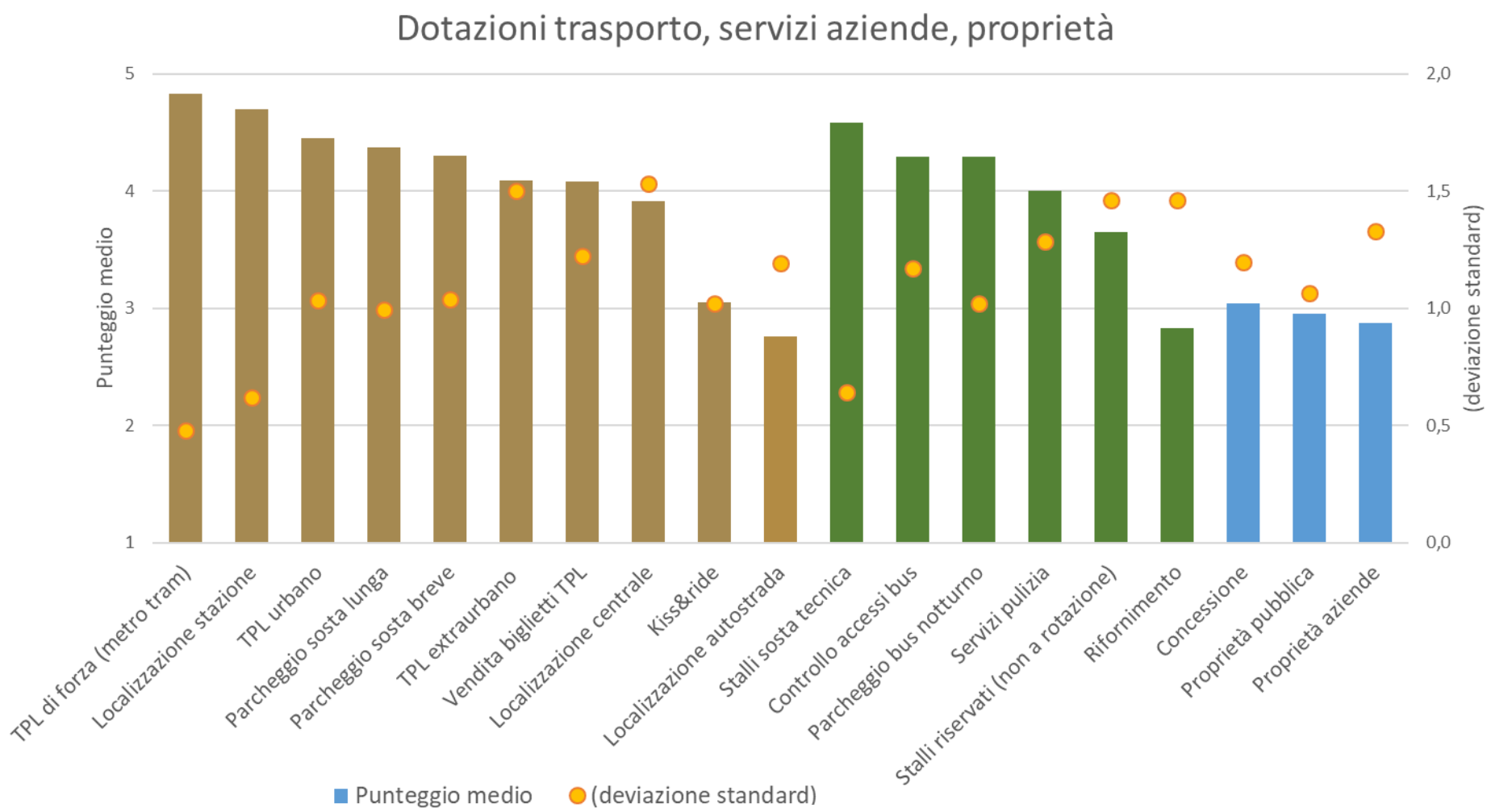
Interviste agli operatori

Risultati – Importanza delle caratteristiche



Interviste agli operatori

Risultati – Importanza delle caratteristiche



Interviste agli operatori

Risultati – Posizione e accessibilità

Posizione e accessibilità **più gradite**:

- presso la *stazione ferroviaria*.
- Luoghi *decentrati ma accessibili con linee di forza TPL.*

Posizione e accessibilità **meno gradite**:

- *Aree periferiche con accesso da rete ordinaria*.
- Fermata effettuata direttamente in *area di servizio in autostrada*.

Fermate nei pressi di *svincoli autostradali* e nel *centro* cittadino sono normalmente non gradite, sebbene in alcuni casi vegano ritenute interessanti, ad esempio per minimizzare i tempi di fermata a fronte di scarsa domanda.

Interviste agli operatori

Risultati – Ruolo dei comuni

Ruolo dei comuni:

- In diversi casi viene percepita una sorta di **ostilità** verso le autolinee LP, viste come un fastidio (più dalle istituzioni che dai passeggeri), probabilmente per via di una generale **carenza nella cultura sulla mobilità urbana**.
- Vi è un **frequente disinteresse verso le esigenze di viaggiatori** (strutture adeguate, sicurezza, facilità di accesso) e **aziende** (fermate "ostracizzate", mal distribuite, senza interscambi). Almeno in notturno dovrebbe essere garantita una fermata centrale.
- Viene ritenuto **utile** avere la presenza di **autostazioni e punti di fermata gerarchizzati e distribuiti**, in particolare nei comuni più grandi, per guadagnare connessioni, utenti serviti, ed evitare congestione. Vi è una **eccessiva discrezionalità nell'autorizzazione** delle fermate LP da parte dei comuni (materia ritenuta di competenza statale), con esiti alterni.

Interviste agli operatori

Risultati – Assistenza PRM, biglietterie

Assistenza PRM:

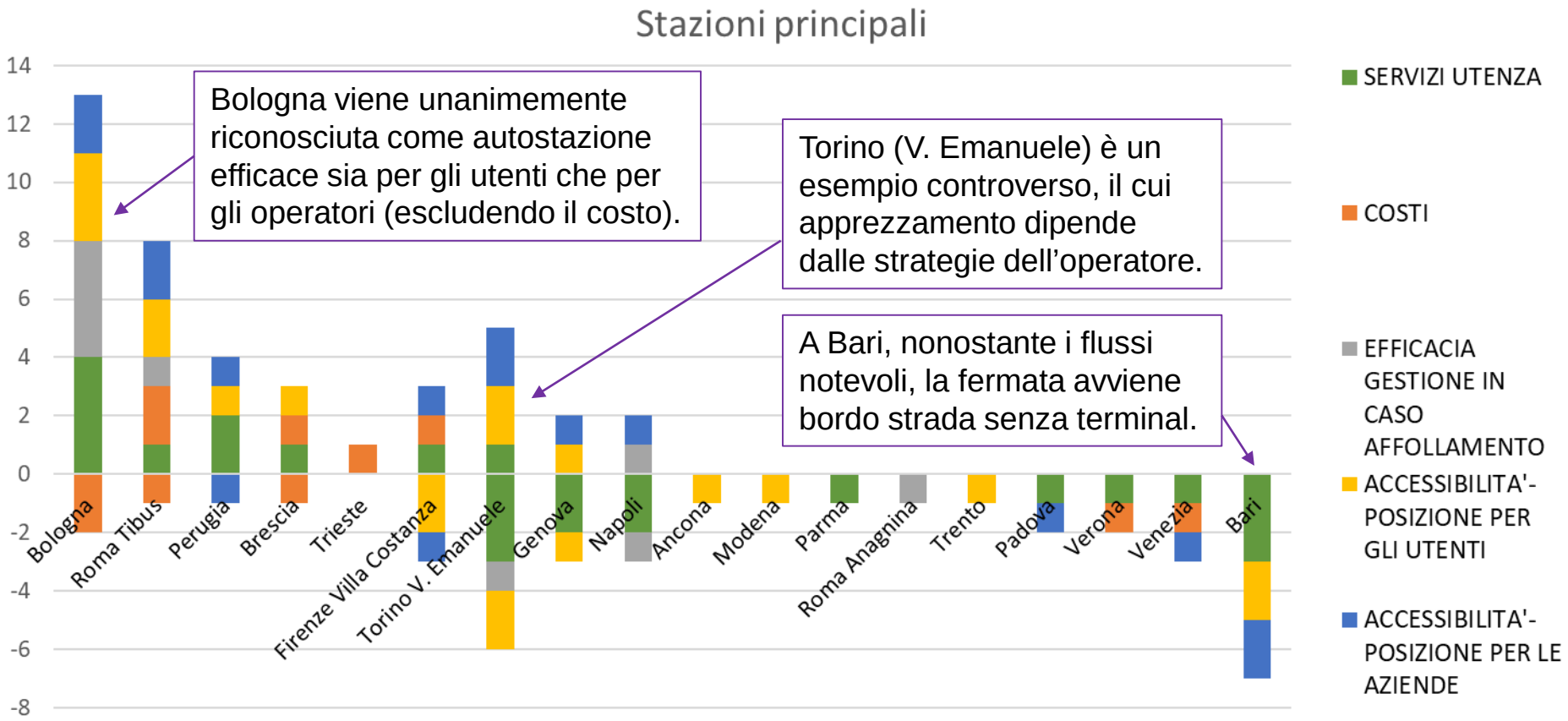
- Adeguatezza infrastrutture mediamente **scarsa**, nulla nelle fermate semplici.
- Buona parte dei **bus LP non** sono **attrezzati** per il trasporto dei passeggeri con carrozzina.
- **Normativa** vigente diffusamente **disattesa** per quanto riguarda dotazioni e caratteristiche delle stazioni → perdita di efficacia delle dotazioni per disabili invece presenti a bordo autobus!

Gestione delle biglietterie:

Nel caso di biglietteria unica, necessità di **soggetto indipendente** (altrimenti rischio di pratiche commerciali scorrette). Se presenti biglietterie di più operatori, necessaria **simile visibilità**.

Interviste agli operatori

Buone e cattive pratiche



Bologna viene unanimemente riconosciuta come autostazione efficace sia per gli utenti che per gli operatori (escludendo il costo).

Torino (V. Emanuele) è un esempio controverso, il cui apprezzamento dipende dalle strategie dell'operatore.

A Bari, nonostante i flussi notevoli, la fermata avviene bordo strada senza terminal.

Interviste agli operatori

Risultati – Infrastruttura e organizzazione

Infrastruttura e servizi:

- L'**autostazione** dovrebbe essere costruita a carico della collettività (Comune o Provincia) quale **servizio pubblico**. In alternativa deve dare disponibilità di spazi a lungo termine per investimenti privati. Da **evitare** situazioni in cui l'investimento da parte di privati viene messo a rischio da **contenziosi** sulle aree con le amministrazioni.
- Necessità di **viabilità agevole** rispetto alla sagoma dei bus.
- Utile la disponibilità di **servizi** essenziali **per i veicoli** (pulizia, scarico WC, aria, acqua)

Organizzazione:

- **Gestione del piazzale** (slot management): ipotesi di presenza di personale addetto. Tempi rapidi di ingresso/uscita.
- Necessità di avere **tempi di carico/scarico** congrui.
- Utile uno stallo sempre libero come "cuscinetto" per gestire ritardi.

Interviste agli operatori

Risultati – Buone pratiche estere

Buone pratiche estere, utili in Italia:

- **Velocizzazione dei tempi** di amministrazione/gestione e semplificazione dei processi.
- **Presenza del personale di servizio in autostazione** – affidamento della gestione delle emergenze e dei movimenti interni all'autostazione al personale addetto (anche da remoto).
- Gestione stalli tramite **prenotazione online**, incrementando l'efficienza dell'organizzazione (*slot management*).
- Possibilità di pagamento dei biglietti con **carte e smartphone**.
- **Buone pratiche progettuali** e adozione di una buona prassi realizzativa.
- Puntare sulla **localizzazione** delle autostazioni nei presi di stazioni ferroviarie centrali e/o aeroporti.

Interviste agli operatori

Risultati – Luoghi di reddito

Autostazioni come luogo di reddito:

- La maggioranza delle aziende intervistate ritiene che sarebbe **possibile e auspicabile**, sebbene alcune non siano interessate al tema.
- Tale processo sarebbe realistico **nelle autostazioni maggiori**, non nei piccoli centri il cui trasporto è per lo più basato sul TPL.
- Le attività commerciali dovrebbero essere tarate sul **target dei passeggeri autobus** (preferenze, disponibilità a pagare).
- Sarebbe bene ciò non incidesse come costo sulle aziende che usufruiscono delle autostazioni.
- Potrebbe essere opportuno creare sinergia con l'eventuale stazione ferroviaria limitrofa per ridurre i costi di gestione.

Indice

Inquadramento e contesto normativo

Situazione nelle principali città

Autostazioni italiane

Casi internazionali

Interviste agli operatori

Considerazioni conclusive

Considerazioni conclusive

Conclusioni/1

Nonostante il grande successo delle autolinee di lunga percorrenza post-liberalizzazione, il sistema delle fermate è rimasto «al palo»:

a. Il concetto di «autostazione» è spesso interpretato in maniera molto ***minimal***: una semplice fermata a bordo strada, senza servizi, strutture e presidio.
b. Generale **mancanza di visione** delle città nella strategia di definizione dei punti di fermata: alcuni tentativi di espulsione, frammentazione, assenza di gerarchia. Sembra che vengano scelte «a caso» cercando di minimizzare un problema.
c. **Quasi nessun investimento significativo** (escl. Milano, Sicilia), mentre potrebbero essere fonti di reddito e centralità urbane importanti, anche commerciali.
d. Tendenza anzi ad imporre **ticket di accesso** (Roma, Firenze, Venezia…) «per fare cassa» o comunque disincentivare un modalità di trasporto dai forti contenuti sociali.

Considerazioni conclusive

Conclusioni/2

Nonostante il grande successo delle autolinee di lunga percorrenza post-liberalizzazione, il sistema delle fermate è rimasto «al palo»:

e. Predomina il **modello tradizionale**: fermate vicino a stazioni ferroviarie principali, con TPL in prossimità. Vi sono casi di fermate **prive di accesso TPL e fuori dai centri**.
f. Accesso alle **persone con ridotta mobilità**: pochissime stazioni «designate» → inutilità degli investimenti fatti dalle aziende sul materiale rotabile.
g. Permangono difficoltà per l'**attivazione di nuove fermate**. Il settore richiederebbe un maggiore dinamismo, non procedure lunghe e costose, dai risvolti incerti.

Considerazioni conclusive

Verso un nuovo modello di stazione

Occorre un salto di qualità da parte di MIT, Comuni e aziende, riconoscendo che la LP è un *servizio pubblico non contribuito* da incentivare (o almeno non ostacolare…):

1. Migliorare la qualità dei punti di fermata; standard minimi (tabelloni, sito internet, spazi)
2. Negozi, servizi, spazi adeguati, sicurezza sono sempre più necessari → possono generare reddito!
3. **Non tutte le aziende hanno la stessa strategia di rete: fermate centrali vs. minimizzazione percorsi fuori autostrada**. Bene avere più opzioni in città.
4. Utili anche servizi alle aziende (pulizia, sosta inoperosa, etc.)
5. Serve una buona regolazione, come per gli aeroporti: vincoli e prezzi alti «espellono» alcune aziende verso fermate secondarie ed inadeguate, introducendo dispersione nell'offerta, riducendo il bacino di utenza, differenziando la qualità, etc.

GRAZIE

PER L'ATTENZIONE !!

Paolo Beria, Samuel Tolentino, Valeria Guerrini

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTER ON TRANSPORT POLICY

Dipartimento di
Architettura e Studi Urbani
Politecnico di Milano
Milano, Italy