

3.4.7 Sintesi delle criticità del sistema della sosta savonese

Per quanto veda la compresenza di diverse tipologie di offerta, il sistema della sosta dell'area centrale savonese appare soggetto ad una pressione puntuale, per molti versi critica.

- L'offerta di spazi a pagamento, certamente consistente, è tuttavia concentrata sul margine di ponente dell'area e non appare equilibrata rispetto ai flussi in accesso. I recenti potenziamenti del sistema dei parcheggi sul fronte mare stanno offrendo nuove opportunità di riordino, ma evidenziano già nuovi limiti: quello dell'accessibilità viaria, in primo luogo, vista la ricorrente congestione della strada Aurelia da levante e la difficile fluidificazione di corso Mazzini, da ponente, caratterizzato da una fitta serie di intersezioni semaforizzate;
- quello della minore prossimità alle principali zone di destinazione, che impone percorsi pedonali di maggiore lunghezza – anche se contenuti nel raggio di ½ chilometro - e diversi attraversamenti stradali.

Restano scoperte, ad oggi, le importanti direttrici di levante e dei quartieri a monte, che non trovano significative possibilità di accesso se non attraversano le aree di maggior pregio e frequentazione.

Pervade l'intera area centrale della città la presenza dei veicoli dei residenti, pur essendo a loro disponibile oltre il 57 % degli spazi di sosta (considerando in questa quota tutti gli spazi a sosta libera e quelli a disco orario); nel loro insieme, questi spazi non appaiono sufficienti, stante gli attuali livelli di motorizzazione individuale ed il mantenimento delle funzioni residenziali che vivacizza a tutt'oggi il nucleo storico ed ottocentesco.

La presenza e la tutela del nucleo storico della città, delle aree pregiate del centro ottocentesco, le stesse modalità di edificazione della città moderna hanno enfatizzato nel tempo le difficoltà di parcheggio dei mezzi individuali. Questo deficit strutturale di spazi di sosta per residenti ha reso difficile l'avvio di nuove politiche della sosta e di diffuse politiche di riqualificazione, che valorizzassero gli spazi di pregio, i quartieri più vitali dal punto di vista del commercio e dei servizi, le aree dedicate all'infanzia, alla scuola dell'obbligo ed all'utenza vulnerabile in genere.

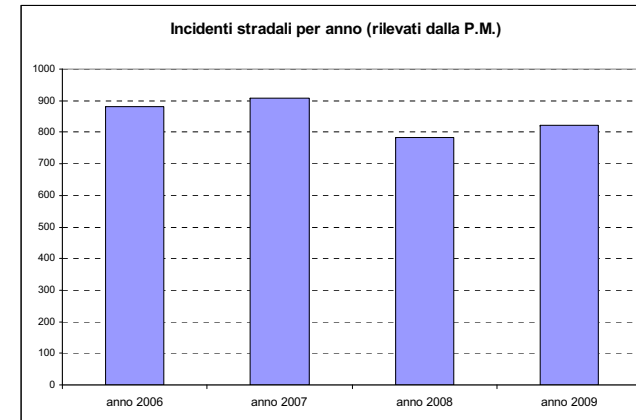
Da queste difficoltà consegue oggi una *dotazione assai scarsa di spazi per la sosta a rotazione*, che ostacola le attività economiche, dà luogo a momenti di congestione acuta della rete stradale per effetto della sosta irregolare che occasionalmente si genera, impedisce l'attuazione di progetti di riqualificazione urbana e di pedonalizzazione di ampio respiro.

3.5 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

L'analisi dell'incidentalità è stata condotta sulla base dei dati relativi ai sinistri verificatisi nel quadriennio 2006-2009 e nel corso del primo semestre 2010, raccolti e resi disponibili dalla Polizia Municipale di Savona.

Tali dati si riferiscono alla totalità degli incidenti verificatisi in città nell'intervallo di tempo considerato, che hanno provocato l'intervento della P.M..

Nell'istogramma che segue è mostrato un andamento del numero dei sinistri nel corso del quadriennio 2006-2009.



Anche con riferimento alla tabellina sintetica che segue si evince una discreta riduzione del tasso di incidentalità nel secondo biennio (2008-2009) rispetto al primo (2006-2007):

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | andamento (2° su 1°biennio) |
|---------------------------|------|------|------|------|--------------------------------|
| Incidenti rilevati totali | 481 | 477 | 394 | 459 | -11,0% |

E' stato possibile poi dettagliare i sinistri che hanno avuto luogo in questi anni lungo le vie cittadine più incidentate :

- ⇒ via Nizza
- ⇒ corso Mazzini
- ⇒ via Stalingrado
- ⇒ corso Ricci
- ⇒ lungomare Matteotti
- ⇒ corso Veneto
- ⇒ via Vittime di Brescia
- ⇒ corso Tardy/Benech
- ⇒ corso Svizzera
- ⇒ via Nazionale Piemonte

- ⇒ corso Colombo
- ⇒ via Gramsci
- ⇒ via San Lorenzo
- ⇒ via Paleocapa⁵
- ⇒ via Torino
- ⇒ via Piave⁶
- ⇒ via Santuario

La tabella che segue mostra parimenti per ciascuna strada in elenco l'andamento dell'incidentalità dell'ultimo bimestre rispetto ai primi due anni del quadriennio in esame, mostrando laddove la percentuale è decisamente negativa un netto (via Nizza, lungomare Matteotti, corso Colombo, via Torino, via Piave) o un più modesto (corso Svizzera, via San Lorenzo) miglioramento.

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | andamento (2° su 1°biennio) |
|------------------------|------|------|------|------|--------------------------------|
| via nizza | 70 | 72 | 42 | 46 | -38,0% |
| corso mazzini | 57 | 60 | 56 | 62 | 0,9% |
| via stalingrado | 54 | 36 | 36 | 51 | -3,3% |
| corso ricci | 46 | 36 | 39 | 36 | -8,5% |
| lungomare matteotti | 43 | 30 | 20 | 30 | -31,5% |
| corso veneto | 41 | 47 | 38 | 53 | 3,4% |
| via vittime di brescia | 25 | 25 | 23 | 28 | 2,0% |
| corso tardy/benech | 25 | 33 | 27 | 27 | -6,9% |
| corso svizzera | 20 | 21 | 17 | 18 | -14,6% |
| via nazionale piemonte | 19 | 23 | 25 | 41 | 57,1% |
| corso colombo | 17 | 13 | 11 | 12 | -23,3% |
| via gramsci | 14 | 25 | 17 | 20 | -5,1% |
| via san lorenzo | 12 | 7 | 5 | 11 | -15,8% |
| via paleocapa | 12 | 27 | 20 | n.r. | 2,6% |
| via torino | 11 | 11 | 9 | 7 | -27,3% |
| via piave | 9 | n.r. | 4 | 5 | -50,0% |
| via santuario | 6 | 11 | 5 | 12 | 0,0% |

Numero di incidenti stradali per anno e per via

Allo stesso modo si riporta la tabella dei soli incidenti con feriti, dove si può egualmente evincere la riduzione della gravità dei sinistri negli ultimi due anni rispetto ai primi due del quadriennio: in questo caso i miglioramenti sono decisamente più sensibili quasi ovunque, sono leggermente in controtendenza corso Veneto, via Vittime di Brescia e, soprattutto, via Nazionale Piemonte.

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | andamento (2° su 1°biennio) |
|------------------------|------|------|------|------|--------------------------------|
| via nizza | 47 | 45 | 28 | 28 | -39,1% |
| corso mazzini | 46 | 33 | 33 | 31 | -19,0% |
| via stalingrado | 34 | 16 | 18 | 25 | -14,0% |
| corso ricci | 25 | 22 | 21 | 16 | -21,3% |
| lungomare matteotti | 32 | 22 | 16 | 27 | -20,4% |
| corso veneto | 24 | 27 | 25 | 35 | 17,6% |
| via vittime di brescia | 16 | 8 | 12 | 15 | 12,5% |
| corso tardy/benech | 16 | 18 | 15 | 10 | -26,5% |
| corso svizzera | 12 | 11 | 11 | 9 | -13,0% |
| via nazionale piemonte | 14 | 10 | 16 | 17 | 37,5% |
| corso colombo | 10 | 7 | 7 | 3 | -41,2% |
| via gramsci | 9 | 13 | 12 | 6 | -18,2% |
| via san lorenzo | 5 | 4 | 4 | 4 | -11,1% |
| via paleocapa | 7 | 16 | 11 | n.r. | -4,3% |
| via torino | 6 | 6 | 6 | 2 | -33,3% |
| via piave | 6 | n.r. | 3 | 3 | -50,0% |
| via santuario | 4 | 5 | 3 | 5 | -11,1% |

Numero di incidenti stradali con feriti per anno e per via

Per ogni anno è comunque riportato il numero totale di incidenti rilevati, per cui per differenza è possibile dedurre il numero di incidenti verificatisi nel resto della città, anche se senza la specifica della gravità del sinistro stesso.

Il grado di dettaglio del dato acquisito non consente una serie di altre elaborazioni standard (la data e l'ora in cui si è verificato, la causa e il tipo di sinistro, il numero di veicoli coinvolti per tipologia veicolare e il numero di persone ferite per tipo di mezzo coinvolto e i relativi giorni di prognosi).

Nelle tabelle e nei diagrammi che seguono può essere mostrata solo una distribuzione annua e per gravità delle incidentalità pervenute, peraltro limitatamente alle sole principali vie riportate nel precedente elenco.

Pertanto, riferendoci al solo dato di cui si dispone, si evince in particolare che negli ultimi 4 anni e mezzo sono stati 2004 i sinistri rilevati nelle vie di cui all'elenco riportato, di cui 863 con soli danni (43,1% del totale), 1.132 con feriti (56,5%) e 9 mortali (0,4%), con una media mensile di 37 incidenti.

Nello specifico, gli incidenti/mese che si sono registrati sono 15,9 con soli danni, 20,9 con feriti e 0,2 mortali.

E' interessante osservare come il numero di incidenti verificatisi nell'elenco di vie selezionate è sempre più della metà del totale cittadino: si va da un minimo di poco più del 50% del 2008 ad un massimo del 56% circa nel 2009.

| | anno 2006 | anno 2007 | anno 2008 | anno 2009 | anno 2010 | Totale |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| Incidenti con soli danni | 165 | 210 | 153 | 221 | 114 | 863 |
| Incidenti con feriti | 313 | 263 | 241 | 236 | 79 | 1132 |
| Incidenti mortali | 3 | 4 | 0 | 2 | 0 | 9 |
| Totale parziale | 481 | 477 | 394 | 459 | 193 | 2004 |
| TOTALE GENERALE | 880 | 909 | 783 | 822 | n.d. | |

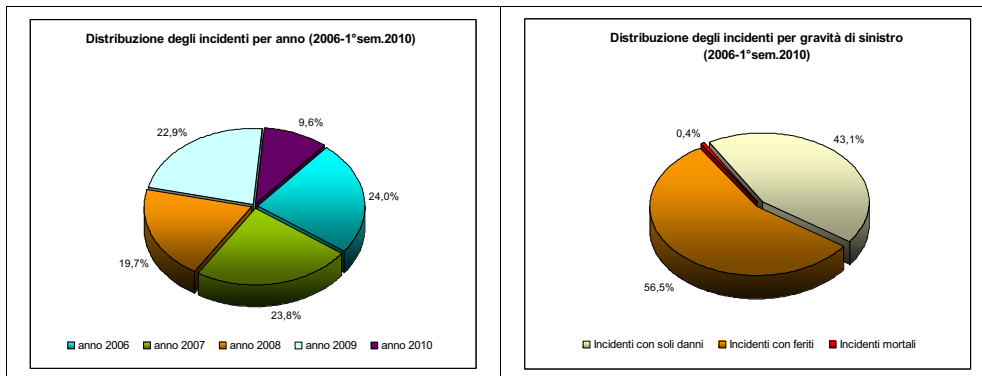
⁵ Ad eccezione dell'anno 2009 per il quale in dato non è disponibile.

⁶ Ad eccezione dell'anno 2007 per il quale il dato non è disponibile.

| | anno 2006 | anno 2007 | anno 2008 | anno 2009 | anno 2010 | Totale |
|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| Incidenti con soli danni | 34,3% | 44,0% | 38,8% | 48,1% | 59,1% | 43,1% |
| Incidenti con feriti | 65,1% | 55,1% | 61,2% | 51,4% | 40,9% | 56,49% |
| Incidenti mortali | 0,6% | 0,8% | 0,0% | 0,4% | 0,0% | 0,45% |
| Totale parziale | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| % Tot.parz.sul Tot.Gen. | 54,7% | 52,5% | 50,3% | 55,8% | n.d. | |

A livello complessivo tre dei quattro anni analizzati (il 2006, il 2007 e il 2009) si caratterizzano per un sostanziale equilibrio nella distribuzione del numero totale di incidenti in ciascun anno, con una maggiore concentrazione degli incidenti gravi nel 2006 (il 65% del totale).

La distribuzione per anno del numero complessivo di incidenti e la relativa gravità è anche graficamente rappresentata nei seguenti diagrammi a torta.



Il tasso medio di incidentalità si attesta sui 72 sinistri/anno ogni 10.000 abitanti, un valore complessivamente medio-alto in termini assoluti, mentre nulla si può dire in merito al corrispondente tasso di feriti/anno, non disponendo del numero di persone ferite in incidenti.

Il tasso di morti/anno ogni 10.000 abitanti è pari a 0,32, un valore complessivamente medio-basso e comunque inferiore alla media nazionale.

3.6 UTENZA DEL TRASPORTO PUBBLICO

3.6.1 Andamento storico dell'utenza del sistema di trasporto collettivo

Molte città di media dimensione vivono da alcuni anni un progressivo calo di utenza sui propri sistemi di trasporto collettivo, con riflessi negativi sul mantenimento di un servizio di qualità e sulla sostenibilità economica della sua gestione. Savona appare in una situazione di sostanziale stabilità, che risente della bassa quota di mercato attualmente ricoperta.

E' peraltro interessante notare che negli ultimi quattro anni sono in parte mutate le abitudini di viaggio e con esse, probabilmente, anche la composizione dell'utenza. Rispetto alle componenti storicamente prevalenti dei pendolari per lavoro e studio e dei viaggiatori occasionali, hanno avuto impulso i viaggiatori dotati di abbonamento mensile ed annuale, raggiungendo una quota del 5% sul totale.

| viaggiatori per titolo di viaggio | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | variazione 2006-2009 | quota % su totale passeggeri |
|-----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------------------|
| corse semplici | 2.876.068 | 2.925.161 | 2.896.731 | 2.692.607 | -6,4% | 34% |
| settimanali | 54.754 | 74.228 | 55.580 | 79.408 | 45,0% | 1% |
| mensili | 4.746.978 | 4.843.776 | 4.683.228 | 4.827.558 | 1,7% | 61% |
| annuali | 165.852 | 198.900 | 247.248 | 327.420 | 97,4% | 4% |
| TOTALE | 7.843.652 | 8.042.065 | 7.882.787 | 7.926.993 | 1,1% | 100% |

Fonte: ACTS – dati riferiti all'intero bacino gestito da ACTS

Nel solo bacino servito da linee urbane e suburbane di Savona, oltre alla consueta componente pendolare l'utenza è connotata dal maggior peso dei viaggiatori occasionali – riflesso della presenza dell'attività terziaria tipica del capoluogo, che richiama visitatori per ogni genere di funzione o servizio – e dall'irrisorietà del ricorso ad abbonamenti settimanali.

Appare invece simile a quanto registrato nel bacino di area vasta l'utilizzo di abbonamenti annuali.

| titolo di viaggio | passeggeri trasportati | quota % su totale passeggeri |
|-------------------|------------------------|------------------------------|
| corsa semplice | 1.768.422 | 41,0% |
| settimanale | 17.654 | 0,4% |
| mensile | 2.395.776 | 55,5% |
| annuale | 136.476 | 3,2% |
| TOTALE | 4.318.328 | 100,0% |

3.6.2 Campagna di indagine

Nel maggio 2010 è stata condotta una campagna di indagine sull'utenza dei servizi bus e ferroviari, con i seguenti obiettivi:

- da un lato, aggiornare i dati dello studio ACTS del 2008 quantificando l'utenza attualmente acquisita dai servizi di trasporto collettivo, monitorando sezioni di transito significative;
- dall'altro, precisare le caratteristiche dei viaggi compiuti per origini/destinazioni, motivazioni e tipologia delle tariffe sostenute;

- infine, verificare i tempi effettivi di percorrenza delle principali linee bus da capolinea a capolinea, con distinzione dei tempi parziali ed identificazione delle criticità di percorso.

L'indagine ha comportato la realizzazione di conteggi durante la fascia bioraria di punta mattutina ed interviste campionarie a bordo, sempre nella medesima fascia.

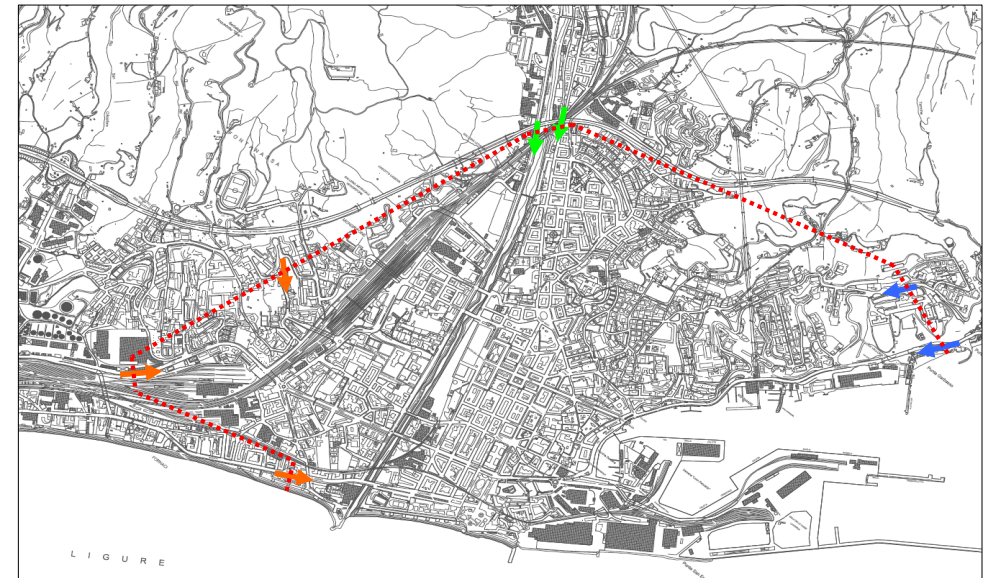
I conteggi hanno riguardato:

- i passeggeri a bordo di tutte le linee convergenti sull'area centrale di Savona (linee urbane, suburbane ed extraurbane);
- passeggeri in arrivo/partenza presso la stazione ferroviaria di Savona.

Le interviste sono invece state effettuate a bordo, da addetti itineranti da capolinea a capolinea.

Criteria di localizzazione delle sezioni di indagine

Considerate la configurazione della rete bus di Savona, la localizzazione della stazione ferroviaria e la minore densità insediativa delle zone esterne al centro, si sono generalmente privilegiate sezioni stradali a più elevata frequentazione. Tali sezioni rappresentano i punti di accesso all'area centrale della città o punti di transito rilevante, interni all'area centrale. Inoltre, per evitare doppi conteggi dell'utenza che effettua interscambi bus/treno e viceversa, per le linee a servizio delle zone di ponente si sono previste sezioni a monte della stazione ferroviaria.



Indagini sul trasporto collettivo – sezioni di "cordone" dell'area centrale

Relativamente all'utenza ferroviaria, l'indagine ha comportato un rilievo completo dei saliti e discesi nella fascia di punta considerata, con distinzione per treno e modalità di arrivo/prosecuzione con altri modi di trasporto.

| LINEA | Sezione di conteggio (1 direzione ingresso) | Sezione di conteggio (2 direzione ingresso o interna) |
|--|--|---|
| 1 - Legino – La Rusca | Via Stalingrado / Vittime di Brescia | Via Torino / via Alba |
| 3 – Savona – Santuario - Cimavalle | Via Torino c/o Alba | Corso Mazzini / via Giacchero |
| 4 – Legino 167 – La Rusca | Via Stalingrado / Vittime di Brescia | Via Torino / via Alba |
| 5 – Fontanassa – p.zza S.Benedetto | Via Genova / via Valloria | Via Corradini c/o Vittime di Brescia Via Niella /p.zza Giulio II |
| 6 – Savona –Vado Porto | Corso V. Veneto (Giard. Gioventù) | Via Torino / via Alba |
| 6/ - Savona – Vado Segno | | Via Niella /p.zza Giulio II |
| 7 – Savona – albisola sup – Luceto | Lungomare Matteotti c/o galleria Valloria | Piazza Aldo Moro |
| 7/ – Savona – albisola sup – La Pace | | |
| 8 – Savona – ospedale – via Negri (Albissola M.) | Via Genova / via Valloria | – |
| 9 – Savona – Quiliano e cimitero | Via Stalingrado / Vittime di Brescia | – |
| Circolare destra | Via Vittime di Brescia c/o stazione FS | Piazza Marconi |
| Circolare sinistra | Via Torino / via Alba | |
| Savona – Celle – Varazze | Lungomare Matteotti c/o p.zza Pancaldo | Lungomare Matteotti c/o via Valloria |
| Savona – Spotorno-Finale L. | Corso V. Veneto (Giard. Gioventù) | – |

| | da | arrivo | partenza | per | treno |
|----|--------------------|-------------|-------------|-----------------------|----------------|
| 1 | Ventimiglia | 6,52 | 6,55 | Milano | R 2531 |
| 2 | Ceva | 7,00 | | | R 4411 |
| 3 | | | 7,05 | Sestri Levante | R 11247 |
| 4 | Genova | 7,06 | 7,10 | Ventimiglia | R 11352 |
| 5 | Genova | 7,23 | | | R 11246 |
| 6 | Acqui Terme | 7,23 | | | R 4623 |
| 7 | Ventimiglia | 7,23 | 7,26 | Genova | R 11363 |
| 8 | | | 7,24 | Limone | R 6080 |
| 9 | | | 7,38 | Sestri Levante | R 11249 |
| 10 | La Spezia | 7,42 | 7,45 | Ventimiglia | R 11362 |
| 11 | Albenga | 7,44 | 7,47 | Genova | R 11251 |
| 12 | Fossano | 7,44 | | | R 4413 |
| 13 | | | 7,48 | Fossano | R 4416 |
| 14 | Ventimiglia | 8,04 | 8,07 | Genova | IC 505 |
| 15 | | | 8,11 | Genova | R 11253 |
| 16 | | | 8,19 | Alessandria | R 4504 |
| 17 | La Spezia | 8,23 | | | R 11250 |
| 18 | Alessandria | 8,26 | | | R 10271 |
| 19 | | | 8,37 | Genova | R 11255 |
| 20 | Fossano | 8,43 | | | R 4415 |
| 21 | Torino | 8,45 | 8,48 | Ventimiglia | R 10172 |
| 22 | Ventimiglia | 8,52 | 9,08 | Genova | R 11345 |
| 23 | La Spezia | 8,53 | 9,07 | Albenga | R 11254 |

3.6.3 Motivazioni di viaggio e distribuzione per origini/destinazioni

Nelle ore di punta mattutina – nelle quali sono state svolte alcune rilevazioni di controllo - l'utenza delle linee bus appare contraddistinta da:

- Una quota maggioritaria di utenza pendolare per lavoro e studio (pari al 55%);
- Una quota comunque consistente viaggiante con biglietti di corsa semplice (41%);
- Bassa propensione all'uso integrato di più mezzi (bus/bus, bus/treno, bus/moto/auto);
- Origini di viaggio piuttosto disperse ma destinazioni prevalenti assai concentrate sul centro città ed i due poli dell'Università di Legino e dell'Ospedale Valloria.

Nella tabella seguente sono raccolti i risultati delle interviste effettuate ad un campione di utenti, a bordo delle principali linee urbane, suburbane e della extraurbana per Varazze.

Si possono osservare:

- Evidente concentrazione dei viaggi nella zona di piazza Mameli, via Paleocapa e dei plessi scolastici superiori;
- Oltre alle quote dominanti di pendolari, una significativa presenza di motivazioni di viaggio per affari personali;
- Quote di passeggeri in interscambio con la ferrovia variabili fra il 3,4 % ed il 24 %;
- Un discreto interscambio fra linee bus, alimentato in particolare dalle extraurbane e suburbane di levante.

Per quanto riguarda la ferrovia, le direttrici di viaggio più frequentate, prevale lo scambio con il levante (rispettivamente, il 58% sul totale degli arrivi ed il 70% sul totale delle partenze).

L'ora di massima punta ricade fra le ore 7.00 e le 8.00, con quote del 62-67% sulla fascia bioraria monitorata.

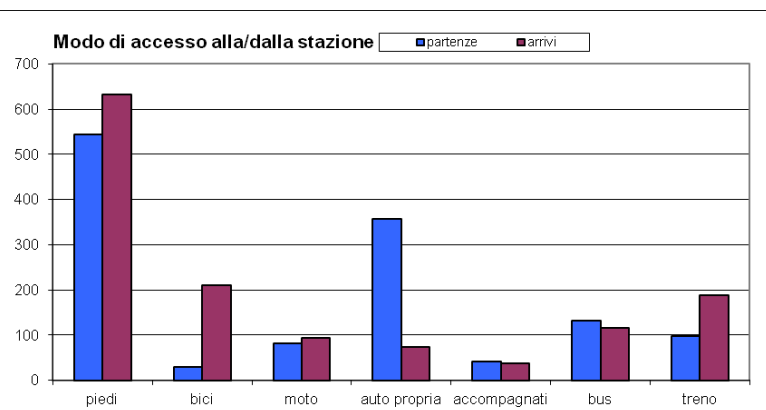
| da/per | arrivi | | partenze | |
|---------------------------------|-------------|--------|-------------|--------|
| Ventimiglia/Albenga | 446 | 33,0% | 319 | 24,9% |
| Ceva/Fossano/Limone/Torino | 80 | 5,9% | 58 | 4,5% |
| Acqui Terme/Alessandria | 44 | 3,3% | 18 | 1,4% |
| Genova/Sestri Levante/La Spezia | 782 | 57,8% | 886 | 69,2% |
| Totale 6.50-9.10 | 1352 | 100,0% | 1281 | 100,0% |

| orario arrivi e partenze | arrivi | | partenze | |
|--------------------------|-------------|--------|-------------|--------|
| 6.50-8.00 | 848 | 62,7% | 859 | 67,1% |
| 8.00-9.10 | 504 | 37,3% | 422 | 32,9% |
| Totale 6.50-9.10 | 1352 | 100,0% | 1281 | 100,0% |

Complessivamente, i transiti presso la stazione di Savona appaiono consistenti; tuttavia, al notevole livello di servizio della stazione non corrisponde al momento un adeguato sistema di interscambio con bus per la distribuzione rapida degli utenti verso il centro della città.

Non è forse casuale che dalle indagini campionarie svolte nel Maggio 2010 risulti che la gran parte degli utenti in arrivo a Savona raggiungono a piedi la propria destinazione finale (si veda il grafico seguente).

| linea | itinerario | direzione | n° interviste effettuate | destinazioni prevalenti | motivo di viaggio prevalente | quota interscambio con ferrovia | quota altri interscambi |
|---------|--|--------------|--------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| 1 - 1/ | Legino 167 - Tardy&Benech - La Rusca | La Rusca | 29 | Mameli | Lavoro /studio | 3,4% | 6,9% |
| 1 - 1/ | La Rusca - Tardy&Benech - Legino 167 | Legino 167 | 13 | Legino | affari personali | 0,0% | 0,0% |
| 3° | Cimavalle - Santuario - Lavagnola - Gramsci | Gramsci | 24 | Mameli | Studio /lavoro | 0,0% | 12,5% |
| 3r | Cimavalle - Santuario - Lavagnola - Gramsci | Cimavalle | 23 | varie | lavoro | 0,0% | 0,0% |
| 4° | Legino 167 - stazione FS - La Rusca | La Rusca | 29 | Mameli /Brennero | Studio /aff pers | 13,8% | 0,0% |
| 4r | La Rusca - stazione FS - Legino 167 | Legino 167 | 29 | Chiabrera/Mameli | studio | 41,4% | 0,0% |
| 5° | Fontanassa - Mameli - p.zza S.Benedetto Albissola M. | S.Benedetto | 43 | Mameli/ Valloria | Lavoro /aff pers | 18,6% | 0,0% |
| 5r | p.zza S.Benedetto (Albis.M.) - Fontanassa | Fontanassa | 34 | Pesce /S.Paolo | Studio /lavoro | 8,8% | 5,9% |
| 6 - 6/a | Via Alessandria - Vado Porto (dopo le 8.30 S.Ermete) | Vado | 48 | Vado centro /SV centro | Lavoro /aff pers | 0,0% | 8,3% |
| 6 - 6/r | Vado Ligure - via Alessandria | Alessandria | 51 | Mameli /centro | Studio /lavoro | 0,0% | 2,0% |
| 7° | Stazione FS - Albisola Sup. - Luceto | Albisola S. | 28 | Albisola | Lavoro /aff pers | 14,3% | 25,0% |
| 7r | Luceto - Albisola S. - Savona FS | Savona FS | 38 | centro ? | lavoro | 5,3% | 26,3% |
| 7/a | Stazione FS - Albisola sup. - La pace | La Pace | 14 | Albisola S./M. | lavoro | 0,0% | 7,1% |
| 7/r | La Pace - Albisola S. - Savona FS | Savona FS | 40 | Paleocapa/centro | Lavoro /studio | 5,0% | 2,5% |
| 8° | P.zza del Popolo - ospedale - via Negri (Albissola M.) | Albissola M. | 19 | Valloria | Lavoro /aff pers | 5,3% | 10,5% |
| 8r | Albissola M. - ospedale - p.zza Popolo | P.zza Popolo | 18 | Paleocapa/centro | aff pers | 0,0% | 5,6% |
| 9° | P.zza del Popolo - Quiliano e cimitero | Quiliano | 15 | Quiliano centro | lavoro | 0,0% | 0,0% |
| 9r | Quiliano - p.zza Popolo | p.zza Popolo | 31 | IV novembre/centro | Lavoro /studio | 0,0% | 3,2% |
| 30° | Savona stazione FS - Celle - Varazze | Varazze | 18 | Varazze | lavoro | 0,0% | 22,2% |
| 30r | Varazze - Celle - Savona FS | Savona FS | 21 | stazione FS/centro | Studio /lavoro | 23,8% | 57,1% |
| TOTALE | | | 565 | | | 7,4% | 9,0% |



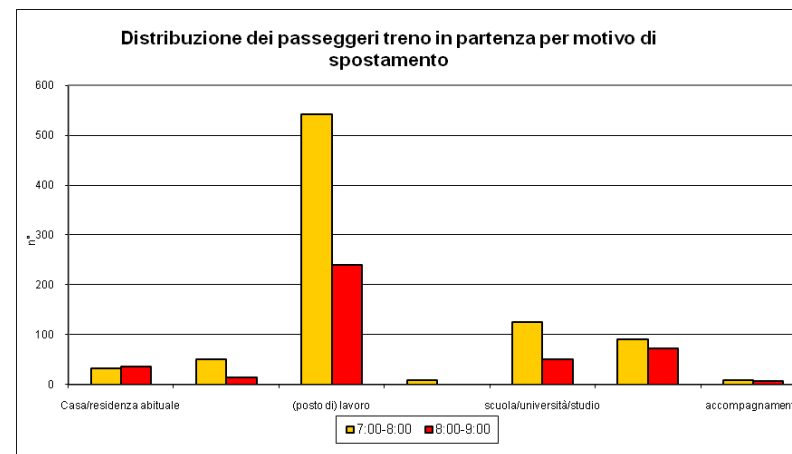
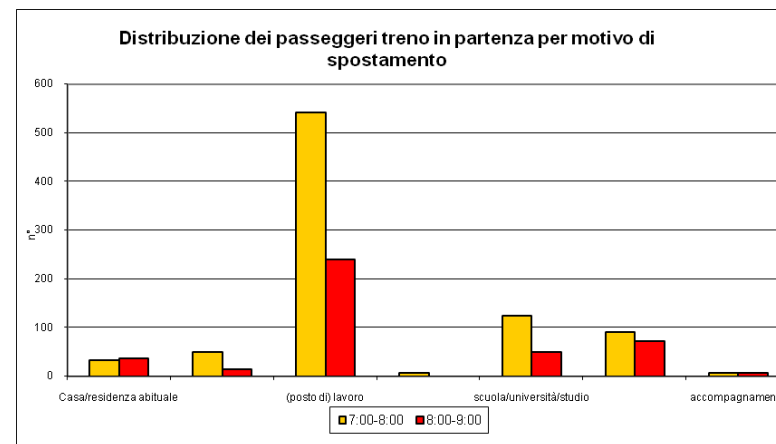
E' opportuno sottolineare che – avendo recentemente completata la sistemazione del piazzale Aldo Moro – è imminente una soluzione al problema dell'integrazione bus/treno; il nuovo piazzale della stazione ferroviaria renderà possibile un riassetto degli itinerari bus e con esso una più chiara integrazione fra modi di trasporto stradali e ferroviari, nonché fra servizi di breve, media e lunga percorrenza oggi separati fra loro.

L'analisi dei motivi di viaggio degli utenti ferroviari evidenzia alcune peculiarità, di cui tener conto:

- Consueta dominanza della componente pendolare per lavoro;
- Elevato peso della componente studentesca in arrivo;
- Discreto peso della componente di viaggiatori occasionali, sia in partenza che in arrivo.

| Motivo | Partenze | | Arrivi | |
|--|-------------|------------|-------------|------------|
| | 7:00-8:00 | 8:00-9:00 | 7:00-8:00 | 8:00-9:00 |
| Casa/residenza abituale | 33 | 36 | 0 | 0 |
| Luogo di soggiorno/vacanza (posto di lavoro) | 50 | 15 | 0 | 39 |
| affari/servizi | 8 | 0 | 0 | 0 |
| scuola/università/studio | 125 | 51 | 530 | 116 |
| cure/pratiche personali acquisti | 92 | 73 | 35 | 97 |
| accompagnamento | 8 | 7 | 0 | 0 |
| | 859 | 422 | 848 | 504 |
| | 1281 | | 1352 | |

| Motivo | Partenze | | Arrivi | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 7:00-8:00 | 8:00-9:00 | 7:00-8:00 | 8:00-9:00 |
| Casa/residenza abituale | 3,9% | 8,6% | 0,0% | 0,0% |
| Luogo di soggiorno/vacanza (posto di lavoro) | 5,8% | 3,4% | 0,0% | 7,7% |
| affari/servizi | 1,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| scuola/università/studio | 14,6% | 12,1% | 62,5% | 23,1% |
| cure/pratiche personali acquisti | 10,7% | 17,2% | 4,2% | 19,2% |
| accompagnamento | 1,0% | 1,7% | 0,0% | 0,0% |
| | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| | 200,0% | | 200,0% | |



3.6.4 Rilievi di velocità commerciali e regolarità delle linee bus

Nella campagna di indagine sono stati inclusi opportuni rilievi campionari dei tempi di percorrenza sulle più importanti direttrici bus:

- da ponente, con monitoraggio delle corse in orario di punta sulle linee 1 e 6;
- da levante, sulle linee 5 e 7;
- da Villapiana, sempre sulle linee 1 e 6.

Per ciascuna linea i rilievi sono stati ripetuti per 2 volte, per ciascuna direzione di marcia, comprendendo corse in partenza fra le ore 7.00 e le ore 8.50.

Di seguito una sintesi dei risultati emersi.

Rilievi di tempi di percorrenza sulle direttrici principali

Periodo: giugno 2010 - giorno scolastico feriale - ore di punta mattutine

| Linea | tratta | Distanza ml | 1° corsa | | 2° corsa | | media 1° - 2° corsa | |
|---------------------------|---|----------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| | | | tempo di percorrenza minuti | velocità commerciale kmh | tempo di percorrenza minuti | velocità commerciale kmh | tempo di percorrenza minuti | velocità commerciale kmh |
| Totale linea 1 | Legino - La Rusca - Legino | 14.743 | 52,43 | 16,87 | 59,57 | 14,85 | 56,00 | 15,86 |
| Totale linea 5 and | Fontanassa -Albissola S.benedetto | 6109,84 | 24,33 | 15,07 | 18,50 | 19,82 | 21,42 | 17,44 |
| Totale linea 5 rit | Albissola S.benedetto - Fontanassa | 5.747 | 20,50 | 16,82 | 19,92 | 17,31 | 20,21 | 17,07 |
| Totale linea 6 and | Vado Cavour - via Alessandria | 6.177 | 23,58 | 15,72 | 27,00 | 13,73 | 25,29 | 14,72 |
| Totale linea 6 rit | via Alessandria - Vado Cavour | 6.635 | 23,75 | 16,76 | 27,42 | 14,52 | 25,58 | 15,64 |
| Totale linea 7 and | Albissola M (p.zza V.Veneto) - stazione FS | 4.266 | 13,05 | 19,61 | 12,98 | 19,71 | 13,02 | 19,66 |
| Totale linea 7 rit | stazione FS -Albissola M (p.zza V.Veneto) | 4.976 | 12,73 | 23,45 | 15,35 | 19,45 | 14,04 | 21,45 |

Sulla direttrice di ponente le velocità commerciali medie in direzione centro risultano di circa 15-16 kmh, particolarmente influenzate dalle condizioni di traffico nelle tratte di Tardy&Benech e di corso Mazzini, in cui le velocità commerciali scendono sotto i 10 kmh anche per effetto della fitta semaforizzazione delle intersezioni. Per quanto più rettilineo, l'itinerario litoraneo di via Nizza – Vittorio Veneto non mostra differenze di condizioni di percorrenza rispetto all'itinerario a monte.

In direzione centro – ponente le velocità medie sulla direttrice litoranea risultano superiori di circa il 20%, per minori interferenze dovute al traffico privato.

Sulla direttrice di levante le velocità commerciali medie in direzione centro risultano di 17 kmh circa per la linea a monte e di 20 kmh circa per la linea litoranea. Le tratte maggiormente condizionate risultano quelle di attraversamento di Albissola Mare e di superamento del Letimbro, per giungere alla stazione ferroviaria.

In direzione levante restano invariate le velocità dell'itinerario a monte (circa 17 kmh) mentre salgono a 21-22 kmh le velocità della linea a mare, meno condizionata al mattino dagli accodamenti di Albissola.

I servizi da e per Villapiana e La Rusca appaiono condizionati rispettivamente dagli attraversamenti delle zone di piazza Saffi e di piazza Marconi.

3.6.5 Sintesi dei flussi sulla rete di trasporto collettivo

La seguente tabella riassume il quadro complessivo della distribuzione degli utenti sull'intera rete di trasporto considerata, riprodotta dal modello di simulazione.

| Linea | Nome | Tipologia | Corse | Lunghezza (km) | Tempo giro (min) | Veicoli*km | Veicoli*ora | Pass | Pass*km | Pass*ora | Carico medio |
|-------|----------------------|-------------|-------|----------------|------------------|--------------|-------------|--------------|---------------|--------------|--------------|
| 1 | Legino -167-La Rusca | Urbana | 7 | 14,7 | 50,0 | 103,2 | 5,8 | 438 | 1296,9 | 73,3 | 12,6 |
| 3 | Cimavalle-Gramsci | Urbana | 5 | 9,1 | 30,0 | 45,7 | 2,5 | 136 | 663,2 | 36,4 | 14,5 |
| 3r | Gramsci-Cimavalle | Urbana | 4 | 8,9 | 30,0 | 35,8 | 2,0 | 52 | 155,3 | 8,8 | 4,3 |
| 4 | Legino-FS La Rusca | Urbana | 8 | 15,3 | 50,7 | 122,7 | 6,8 | 912 | 2438,6 | 134,4 | 19,9 |
| 5 | Fontanassa-S.Benedet | Suburbana | 8 | 6,1 | 24,0 | 48,9 | 3,2 | 295 | 807,0 | 52,9 | 16,5 |
| 5r | S.Benedetto-Fontanas | Suburbana | 9 | 5,7 | 20,0 | 51,7 | 3,0 | 189 | 413,3 | 24,0 | 8,0 |
| 6 | Vado L-Alessandria | Suburbana | 13 | 8,3 | 24,6 | 107,9 | 5,3 | 513 | 2124,2 | 106,3 | 19,7 |
| 6r | Alessandria-Vado L | Suburbana | 13 | 8,1 | 24,6 | 104,8 | 5,3 | 245 | 823,4 | 42,4 | 7,9 |
| 7 | Albis.Luceto-FS | Suburbana | 7 | 7,1 | 20,0 | 49,8 | 2,3 | 232 | 881,5 | 41,3 | 17,7 |
| 7r | FS-Albis.Luceto | Suburbana | 6 | 7,8 | 20,0 | 47,0 | 2,0 | 135 | 508,0 | 21,6 | 10,8 |
| 7l | Albis.Pace-FS | Suburbana | 5 | 7,1 | 20,0 | 35,4 | 1,7 | 172 | 681,1 | 32,1 | 19,2 |
| 7lr | FS-Albis.Pace | Suburbana | 6 | 7,8 | 20,0 | 46,8 | 2,0 | 179 | 615,2 | 26,2 | 13,2 |
| 8 | PdPopolo-Albissola M | Urbana | 2 | 6,8 | 25,0 | 13,5 | 0,8 | 32 | 100,9 | 6,2 | 7,5 |
| 8r | Albissola M-PdPopolo | Urbana | 2 | 6,4 | 25,0 | 12,7 | 0,8 | 22 | 48,5 | 3,2 | 3,8 |
| 9 | Quiliano-Zinola-Pop | Urbana | 5 | 7,7 | 29,0 | 38,5 | 2,4 | 393 | 1818,1 | 114,5 | 47,2 |
| 9r | Popolo-Zinola-Quilia | Urbana | 4 | 8,0 | 25,0 | 32,0 | 1,7 | 95 | 358,5 | 18,6 | 11,2 |
| 12 | Circolare destra | Urbana | 5 | 6,9 | 25,0 | 34,7 | 2,1 | 148 | 311,9 | 18,7 | 9,0 |
| 13 | Circolare sinistra | Urbana | 5 | 5,5 | 22,0 | 27,5 | 1,8 | 48 | 87,8 | 5,9 | 3,2 |
| 30 | Varazze-FS | Extraurbana | 7 | 9,4 | 22,2 | 66,1 | 2,6 | 319 | 2536,9 | 99,2 | 38,4 |
| 30r | FS-Varazze | Extraurbana | 5 | 10,1 | 20,0 | 50,7 | 1,7 | 106 | 797,4 | 26,3 | 15,7 |
| 40 | PdPopolo-Pietra L | Extraurbana | 6 | 13,9 | 25,0 | 83,5 | 2,5 | 150 | 1290,9 | 36,6 | 15,5 |
| 40r | Pietra L-PdPopolo | Extraurbana | 5 | 14,2 | 30,0 | 71,2 | 2,5 | 510 | 4729,0 | 166,2 | 66,5 |
| 51 | Ferrania-Cairo M | Extraurbana | 4 | 9,2 | 20,0 | 36,8 | 1,3 | 4 | 17,2 | 0,6 | 0,5 |
| 51l | Ferrania-Carcare | Extraurbana | 2 | 6,4 | 15,0 | 12,8 | 0,5 | 0 | 2,1 | 0,1 | 0,2 |
| 51lr | Carcare-Ferrania | Extraurbana | 2 | 6,4 | 10,0 | 12,8 | 0,3 | 0 | 0,7 | 0,0 | 0,1 |
| 51r | Cairo M-Ferrania | Extraurbana | 3 | 9,2 | 20,0 | 27,6 | 1,0 | 7 | 7,6 | 0,3 | 0,3 |
| 58 | Millesimo-PdPopolo | Extraurbana | 2 | 21,2 | 40,0 | 42,5 | 1,3 | 20 | 365,5 | 11,5 | 8,6 |
| 58r | PdPopolo-Millesimo | Extraurbana | 3 | 20,8 | 45,0 | 62,5 | 2,3 | 18 | 274,9 | 9,9 | 4,4 |
| 61 | PdPopolo-Cairo M | Extraurbana | 6 | 24,3 | 57,5 | 145,7 | 5,8 | 84 | 1683,8 | 67,9 | 11,6 |
| 61r | Cairo M-PdPopolo | Extraurbana | 12 | 24,2 | 57,9 | 290,1 | 11,6 | 278 | 5678,0 | 167,0 | 19,6 |
| | TOTALE | | | | | 1'861 | 85 | 5'732 | 31'517 | 1'354 | |

3.7 RIPARTIZIONE MODALE

Nella situazione attuale il sistema di trasporto collettivo svolge a Savona un ruolo fondamentale. Da rilievi condotti nel Maggio 2010 – dunque in un mese di clima mite ma sempre in periodo scolastico – il 30% di chi si sposta nella fascia bi-oraria di punta con destinazione l'area centrale della città utilizza bus o treno o entrambi. Questa quota si riduce "naturalmente" nel caso di spostamenti più dispersi o più faticosi, in zone meno servite o raggiungibili solo affrontando cambi di mezzo ed organizzando relative coincidenze di orario. Tuttavia quotidianamente il sistema delle autolinee urbane, suburbane ed extraurbane, insieme ai servizi ferroviari di ambito regionale e di più lunga percorrenza, soddisfa una quota non ignorabile di utenza.

| Spostamenti verso l'area centrale - ore 7.00 – 9.00 | | |
|---|---------------|-------------|
| Con auto e moto | 11.124 | 71% |
| Con bus e treno | 4.483 | 29% |
| Totale | 15.607 | 100% |

Se questi servizi fossero drasticamente ridotti, è chiaro che solo gli utenti dotati di mezzo proprio potrebbero spostarsi agevolmente, pur aggravando con ciò la congestione stradale; inoltre, si esaspererebbe la pressione sugli spazi di sosta e l'occupazione di aree pregiate; e ancora, l'incidentalità stradale e le emissioni inquinanti crescerebbero.

Chi non potesse ricorrere ad un mezzo proprio sarebbe fortemente penalizzato.

Ammettere che il sistema di trasporto collettivo è un fattore prezioso di equilibrio per la città e per la mobilità quotidiana non esclude l'esistenza di limiti e problemi sotto vari profili, quali:

- * assetto della rete d'ambito urbano
- * tipologia dei sistemi di trasporto in uso
- * esercizio delle autolinee e dei servizi ferroviari
- * gestione dell'utenza
- * equilibrio finanziario della gestione
- * efficacia rispetto alla domanda servita ed a quella potenziale.

Come noto, la rete dei trasporti collettivi a Savona ha subito diversi cambiamenti nel tempo, sotto la spinta dello sviluppo insediativo e sotto la pressione crescente del traffico di mezzi privati. Per molti anni lo sviluppo urbanistico è stato soprattutto estensivo ed ha interessato in forma lineare il litorale verso Vado ed Albissola (sia Superiore che Inferiore), più puntualmente Legino e Quiliano con i quartieri di edilizia pubblica; a questi si è aggiunto l'Oltretimbro, soprattutto per interventi di tipo direzionale e la graduale saturazione delle aree semicentrali. Più recentemente si sono avviati progetti di sostituzione e riconversione di aree già edificate, con utilizzo intensivo del suolo e delle aree portuali disponibili.

A queste modificazioni la rete dei trasporti si è adattata progressivamente, ricorrendo esclusivamente a sistemi bus convenzionali. Nonostante la flessibilità del ricorso all'autobus – con veicoli di varia dimensione e dotazione tecnologica – la rete è evoluta a volte subendo le condizioni insediative ed infrastrutturali: non agevole si è dimostrato il transito lungo la maglia viaria ereditata dal passato – a partire dal centro storico e dalle zone di Monturbano e Villapiana – e sulle pendici collinari, che pure ospitavano un numero crescente di residenti. Fortemente vincolante verso la conurbazione di Levante è la presenza di un unico asse viario, l' Aurelia, di cui si è attesa per anni una duplicazione a monte.

A questi fattori si è aggiunta una scarsa integrazione fra i diversi modi di trasporto - in particolare fra bus e treno – da quando, alla fine degli anni settanta, è stata spostata la nuova stazione ferroviaria a Mongrifiere dalla storica localizzazione di piazza del Popolo.

3.8 CRITICITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO

Gestione dell'utenza

Per una città che sta maturando una propria vocazione turistica e terziaria – dunque ricca di visitatori occasionali - l'informazione all'utenza risulta piuttosto debole:

- * non è in distribuzione al pubblico una mappa generale dei servizi offerti
- * le fermate non sono dotate di paline riportanti informazioni chiare
- * la consultazione delle informazioni via web supporta più facilmente l'utente che compie viaggi extraurbani piuttosto che interni alla città.

Non risultano previsti sistemi di autolocalizzazione dei veicoli ed informazioni in tempo reale agli utenti.

L'organizzazione della bigliettazione e la struttura tariffaria appaiono piuttosto semplificate:

- * sono ipotizzati 5 tipi di titolo di viaggio (corsa semplice, famiglia, settimanale, mensile, annuale), oltre ad un carnet 10 corse;
- * i biglietti di corsa semplice sono cartacei e soggetti ad obliterazione meccanica;
- * gli abbonamenti annuali sono spediti a casa su richiesta oppure venduti presso l'unica sede aziendale di piazza del Popolo;
- * non sono al momento attive convenzioni per l'integrazione tariffaria bus/treno.

Principali fattori di costo

Dal bilancio ACTS Linea SpA 2009 - esercente della rete su gomma nel bacino savonese, esteso anche ai territori del Finalese - i costi complessivi di gestione dei servizi di autolinee urbane, suburbane ed extraurbane ammontano a circa €. 2.400.00, al netto della gestione finanziaria e delle imposte.

Di questi, i servizi urbani e suburbani specifici di Savona costituiscono all'incirca il 34 % in termini di produzione di percorrenze ed il 37% in termini di costi medi, in virtù della maggiore onerosità dei servizi in ambito urbano. Ne deriva una stima di costi complessivi di gestione per i soli sottobacini savonesi di circa €. 8.300.000.

Il costo medio a veicolo*chilometro prodotto in tali sottobacini risulterebbe di €. 3,98, su una media di €. 3,86 relativa all'intero bacino S.

| | INTERO BACINO S - valori 2009 | SUB BACINO SAVONA - stima su valori 2009 | peso % costi |
|--|----------------------------------|---|-----------------|
| Costi complessivi | 22.419.504 | 8.298.131 | |
| di cui: | | | |
| costi esercizio/manutenzione | 6.244.367 | 2.311.227 | 28% |
| costi personale | 13.925.014 | 5.154.065 | 62% |
| ammortamenti | 2.250.123 | 832.838 | 10% |
| costo medio a chilometro prodotto | 3,86 | 3,98 | |

Gli ammortamenti incidono per una quota dell' 10 %.

I costi del personale rappresentano il 62% dei costi complessivi, con un costo medio lordo per addetto di circa €. 44.000.

Principali voci di entrata

L'offerta di servizi bus nel bacino S è regolata tramite un contratto di servizio sottoscritto fra Provincia di Savona ed ACTS Linea SpA in data 24/6/2003. Il contratto, valido per il periodo 2003-2009, è stato prorogato per ulteriori 3 anni e prevede un corrispettivo base annuo per i servizi erogati di €. 9.405.881 oltre IVA, con corrispettivi unitari pari a 1,74 €/km. I contributi risultano approvati per il triennio 2009-2011 con deliberazione del Consiglio Regionale n° 26 del 29/10/2009 e danno luogo per Savona ad un finanziamento dei servizi urbani e suburbani dell'ordine dei €. 3.630.000.

A questo ammontare si aggiungono gli introiti da traffico raccolti nei medesimi sotto-bacini (la cosiddetta "zona rosa" secondo il più recente sistema tariffario adottato). Da fonte ACTS tali introiti nell'anno 2009 sono risultati di €. 3.064.000. Questi introiti da traffico coprono circa il 35 % dei costi stimati di esercizio/manutenzione nei due sotto-bacini savonesi.

La composizione dell'utenza per titoli di viaggio ha fatto osservare la notevole presenza di viaggiatori occasionali, per una quota del 40 % oltre alla consueta prevalenza di viaggiatori con abbonamento mensile (55 % sul totale dei trasportati). Ne consegue un introito medio a viaggio di cent€. 71.

A queste due principali fonti di entrate si aggiungono inoltre contributi in conto esercizio da parte degli Enti locali ed attività complementari o accessorie, come scuolabus e noleggi. Di seguito, un quadro di sintesi delle stime condotte sui dati disponibili.

| sotto-bacino | titolo di viaggio | titoli venduti | passaggeri trasportati | quota % su totale passeggeri | introiti |
|--|-----------------------|------------------|------------------------|------------------------------|--|
| urbano e suburbano Savona | corsa semplice | 1.170.432 | 1.170.432 | 27,1% | 1.170.432,00 |
| | corsa semplice carnet | 597.990 | 597.990 | 13,8% | 568.090,50 |
| | abb. Settimanale | 1.261 | 17.654 | 0,4% | 13.871,00 |
| | abb. Mensile | 44.354 | 2.262.054 | 52,4% | 1.197.558,00 |
| | abb. Mensile anziani | 2.622 | 133.722 | 3,1% | 56.635,20 |
| | abb. Annuale | 223 | 136.476 | 3,2% | 57.980,00 |
| SOTTO-BACINI SAVONA | | 1.816.882 | 4.318.328 | 100,0% | 3.064.566,70 |
| CORRISPETTIVI DA CONTRATTO DI SERVIZIO | | | | | 3.630.393,46 |
| ALTRI INTROITI | | | | | quota parte sotto-bacini savonesi |
| contributi in conto esercizio | | | | | 1.112.377,70 |
| scuolabus | | | | | 332.500,00 |
| noleggi | | | | | 257.600,00 |
| Varie | | | | | 246.161,65 |
| TOTALE INTROITI SOTTO-BACINI URBANO E SUBURBANO DI SAVONA | | | | | 8.385.999,51 |

Riepilogo delle criticità

Alla luce di tutte le considerazioni svolte sulla problematicità di esercizio e gestione del settore, occorre riconoscere che – pur assorbendo significative risorse - il sistema di trasporto collettivo savonese soffre di un'attrattività e di una redditività scarse.

Diversi connotati della domanda quotidiana di spostamenti concorrono a questo esito. Vi è in primo luogo un elevato numero di viaggi individuali al giorno, considerato che il ritorno a casa nell'intervallo di mezzogiorno è diffuso fra gli utenti abituali; le caratteristiche di reddito individuale giustificano la preferenza per mezzi confortevoli, facilmente accessibili e sicuri. La dispersione insediativa dei quartieri collinari e nell'entroterra contribuisce anch'essa a sostenere – via la difficoltà di garantire alti livelli di servizio alle linee bus con orari ed itinerari predefiniti - la scelta di mezzi individuali.

Dal lato dell'offerta si richiamano come fattori negativi, che disincentivano il ricorso ai servizi:

- * molte interferenze create dal traffico privato e le basse velocità commerciali in genere;
- * lacune di informazione ed assistenza all'utenza;
- * tariffe non sufficientemente articolate sulla varietà della domanda;
- * frequenze dei servizi non soddisfacenti, sia in ambito urbano sia in ambito suburbano;
- * permanenza di barriere architettoniche per i diversamente abili;
- * carenze di comfort.

Circa gli aspetti di comfort, giova porre attenzione al fatto che l'utente dà importanza al comfort a bordo, ma in vari momenti percepisce anche quello a terra.

Se proprio a bordo dei veicoli il comfort ha mostrato rapidi miglioramenti grazie alle nuove generazioni di autobus acquisiti (nuovi layout interni con buona disponibilità di posti a sedere, climatizzazione, diffusione del pianale ribassato), restano invece da affrontare e risolvere attributi non secondari nei dispositivi a terra.

L'informazione presso le fermate è il primo elemento che richiede precisi interventi (paline da rinnovare totalmente, orari, segnalazione imprevisti di servizio); nei nodi di interscambio più complessi l'informazione è addirittura determinante, poiché all'utente occasionale è indispensabile una buona segnaletica di orientamento. Sono poi determinanti le condizioni di accesso pedonale alle fermate, la soluzione di eventuali dislivelli, la protezione dal soleggiamento estivo, la vitalità del percorso nelle diverse ore del giorno e così via. La dotazione di pensiline efficaci è un altro elemento di qualità irrinunciabile, come gli spazi di interscambio con altri modi di trasporto.

Infine, ad assistere l'utenza – quantomeno presso le fermate più frequentate - non risultano disponibili emettitrici automatiche di biglietti, che in particolari momenti della giornata potrebbero invece supplire a difficoltà del sistema di distribuzione (si pensi alle ore serali od a giornate festive od a particolare afflussi concentrati di utenza).