



*Direzione Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste,
Protezione civile, Trasporti e Logistica*

*Settore Controllo sulla Gestione dei Trasporti
e delle Infrastrutture*

**ATTIVITÀ DI
CONTROLLO ORDINARIO
SUI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE E REGIONALE AVENTI O/D IL
COMUNE DI ASTI**

ORDINE DI SERVIZIO

prot. n. 20218/A1810A del 04/05/2018

Torino, 28 settembre 2018

E' vietata a qualsiasi titolo la diffusione e la duplicazione del presente documento se non appositamente autorizzata dalla Regione Piemonte

Per Il Dirigente del Settore

Controllo sulla Gestione dei Trasporti e delle Infrastrutture

Luigi ROBINO

I Funzionari Ispettori:

Luigi Serra

Renato Baima Poma

Alessandro Marziani

Monica Tos

Cristina Molino

Domenica Papparatto

Francesco Iannello

Domenico Nigro

Dolores Marino

Simona Bosco

Enzo Lucarno

Maria Rina Tuninetti

Rocco Facchini

Hanno collaborato alla Relazione:

Renato Baima Poma (elaborazioni statistiche e parti grafiche)

Monica Tos

Alessandro Marziani

Rocco Facchini

Maria Rina Tuninetti

Marco Ulgelmo

Il Funzionario Responsabile dell'Istruttoria

Luigi Serra

Indice

Parte 1

1.1	Premesse	pag. 4
1.2	Il ruolo delle associazioni dei disabili	pag. 7
1.3	L'Agenzia della mobilità piemontese	pag. 8

Parte 2

2.1	Il sistema del TPL	pag. 10
2.2	Accessibilità ai servizi del TPL - La normativa	pag. 10
2.3	L'accessibilità ai servizi di linea	pag. 14
2.4	I programmi regionali di investimento	pag. 17

Parte 3

3.1	L'attività di Controllo Ordinario	pag. 21
3.2	La scheda di rilevazione	pag. 21
3.3	L'attività di controllo ordinario delle linee con O/D il Comune di ASTI	pag. 26

Parte 4

4.1	I mezzi adibiti al servizio di linea	pag. 31
4.2	La Banca dati dei mezzi e delle specifiche monitorate	pag. 40
4.3	Gli esiti dei controlli effettuati sui mezzi	pag. 42
4.4	Le performance delle Aziende	pag. 46
4.5	Valutazioni in ordine all'accessibilità dei mezzi	pag. 56

Parte 5

5.1	Le fermate adibite al servizio di linea	pag. 60
5.2	I controlli sulle fermate	pag. 62
5.3	Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate Obbligatorie ed a Richiesta	pag. 66
5.4	Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate per Comune	pag. 75
5.5	Il confronto tra le linee monitorate	pag. 78
5.6	Il confronto tra le Aziende	pag. 88
5.7	Valutazioni in ordine all'accessibilità delle fermate	pag. 94

Parte 6

6.1	Considerazioni generali	pag. 97
-----	-------------------------------	---------

Allegato n. 1 – La Banca dati delle fermate

Allegato n. 2 – I rapporti ispettivi

1.1 Premesse

La legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 recante " *Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*" prevede che la Regione Piemonte eserciti funzioni di indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale.

La medesima legge, all' articolo 3, rubricato " *Assetto quantitativo e qualitativo*", dispone che i " *Servizi minimi*", i cui costi sono a carico del bilancio della Regione, devono risultare " *qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità*", assicurando, tra le altre cose, " *la necessità di trasporto delle persone con disabilità*".

Il principio è stato inoltre inserito nell'art. 23 della legge regionale 7 maggio 2014, n. 8 che ha integrato le originarie previsioni dell'art. 3 della citata l.r. n. 1/2000, prevedendo un apposito comma 1 bis.

La recente Legge regionale 23 marzo 2016, n. 5, " *Norme di attuazione del divieto di ogni forma di discriminazione e della parità di trattamento nelle materie di competenza regionale*" ha previsto che la Regione svolga " *attività di monitoraggio e di valutazione delle politiche nei settori di cui all'articolo 3 (n.d.r. Trasporti e mobilità), con l'obiettivo di prevenire e contrastare ogni forma di discriminazione*".

Per verificare il rispetto dei principi e il perseguimento delle finalità della legge le strutture regionali competenti in materia organizzano consultazioni periodiche con le associazioni e gli enti che operano nel campo della lotta alle discriminazioni.

A seguito della riorganizzazione della Direzione regionali avvenuta nel 2015, nell'ambito della Direzione " *Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica*" è stato costituito il settore " *Controllo sulla gestione dei trasporti e delle infrastrutture*" che, tra le altre cose, è chiamato ad effettuare attività di controllo della quantità e qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, della loro efficienza ed efficacia ed a verificare la regolarità degli interventi di competenza delle gestioni attuative e della rispondenza dei risultati agli obiettivi stabiliti.

In relazione a quanto sopra, la Regione Piemonte, nel corso dell'annualità 2017, ha promosso l'attivazione di un tavolo di consultazione periodico tra la Regione stessa, l'Agenzia della Mobilità Piemontese e la Federazione tra le Associazioni Nazionali delle Persone con Disabilità (FAND Piemonte), al fine di assicurare un costante miglioramento dei livelli di accessibilità, fruizione e sicurezza dei servizi di trasporto pubblico a favore delle persone con disabilità.

In data 17 settembre 2017 è stato quindi firmato, tra le parti, il *"Protocollo d'Intesa sull'accessibilità, fruizione e sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale in piemonte a favore delle persone con disabilità"*.

Tale Protocollo prevede, tra l'altro, l'istituzione presso la Direzione regionale "Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica", di un "Osservatorio sui diritti e sulle pari opportunità delle persone con disabilità nel settore del trasporto pubblico locale e regionale piemontese" composto dai rappresentanti delle parti, a cui compete l'elaborazione ed il monitoraggio sull'attuazione delle politiche di settore idonee al raggiungimento degli obiettivi individuati dal Protocollo medesimo.

Prendendo spunto dalle discussioni tematiche svoltesi all'interno del succitato Osservatorio, il personale del Settore *"Controllo sulla gestione dei trasporti e delle infrastrutture"* è stato incaricato, con ORDINE DI SERVIZIO prot. n. 20218/A1810A del 4/05/2018, di svolgere una apposita attività di CONTROLLO ORDINARIO sui servizi del trasporto pubblico locale piemontese.

Il citato ORDINE DI SERVIZIO disponeva in merito quanto segue.

"In ottemperanza a quanto previsto dal comma 8.5 del punto 8 dell'allegato 1 alla D.G.R. n. 18-6124 del 15.12.2017 e dalle DD.DD. n. 121/A1810A del 17/1/2018 e 303/A18000 del 31/1/2018, con la presente si dispone che le SS.LL. svolgano le seguenti attività di controllo ordinario sui servizi di trasporto pubblico locale.

Oggetto delle attività:

Accertamento delle condizioni di accessibilità sia ai mezzi di trasporto ed alle infrastrutture ad essi correlate sia la presenza ed il funzionamento delle dotazioni tecnologiche di bordo e non, atte a garantire adeguati livelli di fruizione e di sicurezza per le persone con disabilità.

L'attività di controllo verrà effettuata sulle seguenti Aziende, sui loro mezzi e sulle infrastrutture ad essi correlati (banchine), afferenti i servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani per l'intero percorso e interessanti (O/D) i seguenti capoluoghi di Provincia:

Comune di ASTI

Ragione sociale	Indirizzo sede legale	Comune
ARFEA - AZIENDE RIUNITE FILOVIE ED AUTOLINEE S.P.A.	Viale Milite Ignoto, 26/28 - 15121 Alessandria (AL)	ALESSANDRIA
GELOSOBUS S.r.l.	Via Giuseppe Contratto, 12 - 14053 Canelli (AT)	CANELLI
AUTOLINEE GIACHINO S.r.l.	Via alla Stazione 29 - 14019 Villanova d'Asti (AT)	VILLANOVA D'ASTI
GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.a.	C.so Turati, 19/6 - 10128 Torino (TO)	TORINO
A.T.A.V. VIGO S.p.A.	Lungo Dora Colletta, 89 - 10153 Torino (TO)	TORINO
HOLLIBUS AUTOSERVIZI S.n.c. di OLLINO SERGIO & C.	Via S. Pietro, 59/bis - 14040 Mongardino (AT)	MONGARDINO
AVIOSIBUS S.n.c. (di PONGOLI Abramo e AVIOSI Stefania)	Regione San Giovanni, 19/c - 15026 Oviglio (AL)	OVIGLIO

Comune di VERBANIA

Ragione sociale	Indirizzo sede legale	Comune
V.C.O. TRASPORTI S.r.l.	Via Olanda, 55 - 28922 Verbania (VB)	<u>VERBANIA</u>
AUTOSERVIZI COMAZZI S.r.l.	Via Simonotti, 35 - 28021 Borgomanero (NO)	BORGOMANERO
S.A.F. SOCIETA' AUTOSERVIZI FONTANETO S.r.l.	Via Novara, 12 - 28012 Cressa (NO)	CRESSA

Periodo di svolgimento delle attività: dalla data della presente al 30 settembre 2018.

In relazione a quanto sopra, i contenuti della presente relazione declinano pertanto l'attività di CONTROLLO ORDINARIO svolta dai funzionari del Settore "Controllo sulla gestione dei trasporti e delle infrastrutture" all'uopo incaricati.

1.2. Il ruolo delle Associazioni dei Disabili

Il D.P.R. n. 503/1996, il D.M. n. 236/1989, la Legge n. 104/1992, il D.Lgs. n. 493/1996, il D.P.R. n. 380/2001, la L. n. 67/2006, la normativa UNIFER sul trasporto di massa, nonché l'Art. 9 della Convenzione ONU sui Diritti delle Persone con Disabilità prevedono la fruibilità e la sicurezza dei luoghi pubblici e dei trasporti per tutti i disabili fisici e sensoriali con l'eliminazione delle barriere architettoniche, percettive e comunicative.

Il D.Lgs. n. 70/2014 regola la disciplina sanzionatoria per le violazioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007 riguardante i diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, mentre il D.Lgs. n. 169/2004 disciplina l'attività sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 181/2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

La Regione Piemonte inoltre, con la legge regionale 23 marzo 2016, n. 5 "Norme di attuazione del divieto di ogni forma di discriminazione e della parità di trattamento nelle materie di competenza regionale", ha previsto, nell'ambito delle sue competenze in materia di trasporti e mobilità, il diritto alla mobilità di ogni persona e che l'Amministrazione Regionale operi per assicurare pari opportunità nel raggiungimento delle aree del territorio regionale e per rimuovere gli ostacoli che limitano l'accessibilità delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, nonché garantisce l'accessibilità delle strutture e dei servizi regionali.

Come in precedenza evidenziato la presente attività di CONTROLLO ORDINARIO si è svolta in collaborazione con la FAND Piemonte.

La FAND è la Federazione nazionale che riunisce le associazioni storiche delle persone con disabilità: ANMIC, ANMIL, ENS, UICI, UNMS, ANGLAT ed ARPA.

La FAND è un organismo valido a rappresentare le esigenze globali delle persone con disabilità presso lo Stato, le Regioni, gli Enti Locali, le forze politiche e sociali del paese, Enti, Associazioni, Fondazioni ed Istituzioni pubbliche e private, facendosi portavoce degli interessi e dei diritti delle persone con disabilità, attraverso le Associazioni aderenti, le quali, con riconoscimenti e specifiche competenze, sono titolate ad intervenire nelle seguenti materie: invalidità civile, invalidità del lavoro, invalidità per servizio, sordità ed ipoacusia, cecità ed ipovisione, disabilità intellettive/relazionali, accessibilità, guida, trasporto pubblico e privato, turismo, sport e tempo libero.

1.3. L'Agenzia della mobilità piemontese

L'Agenzia della Mobilità Piemontese è l'ente responsabile per la Pubblica Amministrazione della mobilità collettiva su tutto il territorio piemontese.

Con legge regionale n. 1 del 27/1/2015 di modifica della l.r. n. 1/2000, all'art. 21 è stato previsto l'ampliamento dell'ambito di operatività dell'Agenzia per la mobilità metropolitana e regionale disciplinando l'Agenzia della mobilità piemontese" quale ente pubblico di interesse regionale che mantiene la forma di consorzio per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale.

Ai sensi dell'art. 8 della legge regionale n. 1/2000 il consorzio gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti relative all'ambito metropolitano.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese - con sede a Torino - è nata nell'anno 2003 come Consorzio ed è un Ente pubblico di interesse regionale in cui i vari Enti del territorio hanno rappresentatività e peso diversi, nel dettaglio:

- la Regione Piemonte: 25%;
- il Bacino della Città di Metropolitana di Torino: 36%, di cui il 25% è composto dalla Città di Torino;
- il Bacino Sud: 13%, che si compone della Provincia di Cuneo e dei Comuni maggiori;
- Enti del Bacino Nord-Est: 15%, che ricomprende le quattro Province del nord del Piemonte (VCO – NO – BI e VC) con i propri Comuni capoluoghi;
- Enti del bacino Sud-Est: 11%, composto da Provincia di Asti e di Alessandria, Comune di Asti e Alessandria oltre che Comune di Casale.

L'Agenzia ha l'obiettivo di migliorare la mobilità sostenibile sul territorio regionale, ottimizzando il servizio di trasporto pubblico urbano, extraurbano e ferroviario, con le seguenti attività:

- Pianificare le strategie di mobilità,

- Programmare gli sviluppi del servizio pubblico:
 - infrastrutture, veicoli e tecnologie di controllo;
 - quantità e qualità del servizio;
 - risorse per le operazioni e gli investimenti.
- Amministrazione:
 - del sistema tariffario;
 - dei contributi degli Enti Locali Associati;
 - dei contratti con le Aziende di trasporto in carico ai servizi per la mobilità;
 - della comunicazione e dell'informazione ai cittadini.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese, per quanto concerne i Servizi alla Mobilità, gestisce, in particolare, i Contratti di Servizio con le Aziende Concessionarie, assicurando l'adempimento delle condizioni contrattuali.

Contribuisce, tra l'altro, alla programmazione per il rinnovo del parco veicolare, autorizza l'acquisizione e alienazione del materiale rotabile in coerenza con le indicazioni contenute nel Programma Triennale e nei Contratti di Servizio e gestisce l'istruttoria per la gestione dei contributi destinati al finanziamento del parco autobus.

Autorizza - previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte degli Enti territoriali competenti - l'esercizio delle nuove linee di trasporto pubblico (istituzione di nuovi percorsi e nuove fermate e utilizzo del materiale rotabile) o delle maggiori modifiche di quelle esistenti.

Parte 2

2.1. *Il sistema del TPL*

Il trasporto pubblico locale (TPL) è un sistema complesso, strutturato su varie modalità e reti di trasporto, con diversi gradi di integrazione, che insistono su ambiti territoriali differenti in termini di bacino (comunale, provinciale e regionale).

Con la riforma introdotta dal decreto legislativo 422/1997 sono stati trasferiti alle Regioni i compiti e le funzioni relative al trasporto pubblico di interesse regionale e locale, con l'avvertenza che le Regioni stesse provvedessero a loro volta a conferire a Province, Comuni ed altri enti locali le funzioni che non richiedono "l'unitario esercizio a livello regionale".

Il suddetto decreto ha introdotto molti elementi di novità, primo fra tutti, a cura delle Regioni, la definizione degli indirizzi per la pianificazione del trasporto pubblico locale (TPL) ed i piani di bacino, nonché la redazione di piani regionali, con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni fra le varie modalità, favorendo quelle a minore impatto ambientale.

La Regione Piemonte ha provveduto a dare attuazione al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 con l'adozione della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 che, nel tempo, è stata più volte modificata fino a giungere all'ultima modifica introdotta dalla legge regionale n. 19 del 25 ottobre 2016 in materia di controlli, monitoraggio e vigilanza.

2.2 *Accessibilità ai servizi di TPL - La normativa*

La normativa in materia di accessibilità ai servizi delle persone con disabilità anche a voler limitare l'analisi alle disposizioni di carattere generale, non a contenuto tecnico, è estremamente ricca, sia in ambito sopranazionale sia in quello nazionale (e regionale), a partire proprio dalle previsioni della Carta costituzionale.

L'articolo 3 della Costituzione prescrivendo che "*Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali*" stabilisce, infatti, che è "*compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo*

della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del paese".

A livello generale, sopranazionale, occorre richiamare la convenzione adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 13 dicembre 2006, poi ratificata dal Parlamento italiano con la legge n. 18 del 3 marzo 2009 che ha lo scopo di promuovere, proteggere e garantire il pieno e uguale godimento di tutti i diritti umani e di tutte le libertà fondamentali da parte delle persone con disabilità, e gli stessi trattati europei (Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea - artt. 10 e 19 e Carta dei diritti fondamentali, artt. 1, 21 e 26) nelle parti in cui disciplinano la lotta contro la discriminazione delle persone con disabilità .

Il tema della non discriminazione tra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori è poi disciplinato dal regolamento comunitario n. 181/2011/20 del 16 febbraio 2011 (e relativo decreto legislativo di attuazione 4 novembre 2014, n. 169) che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004 che tratta dei diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e dal correlato regolamento sul procedimento sanzionatorio, per le violazioni delle relative disposizioni, approvato il 15 gennaio 2015 dal CdA dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Il regolamento UE 181/2011 tratta dettagliatamente la questione dell'accesso (agli autobus) delle persone con disabilità, sulla base di una serie di principi puntualmente richiamati che, per la parte relativa alla non discriminazione persone con disabilità e a mobilità ridotta, valgono in via generale, anche per trasporti inferiori ai 250 km.

Tra i più significativi, per le finalità della presente trattazione:

(..) le persone con disabilità o a mobilità ridotta dovuta a disabilità, all'età o ad altri fattori dovrebbero avere la possibilità di usufruire dei servizi di trasporto effettuato con autobus a condizioni che siano comparabili a quelle godute dagli altri cittadini. Le persone con disabilità o a mobilità ridotta hanno gli stessi diritti di tutti gli altri cittadini in relazione alla libera circolazione, alla libertà di scelta e alla non discriminazione.

(..) Alla luce dell'articolo 9 della convenzione dell'ONU sui diritti delle persone con disabilità e al fine di offrire alle persone con disabilità o a mobilità ridotta la possibilità di effettuare viaggi con autobus a condizioni comparabili a quelle godute dagli altri cittadini, occorre stabilire norme in materia di non discriminazione e assistenza durante il viaggio. Queste persone dovrebbero quindi avere accesso al trasporto e non esserne escluse a

causa della loro disabilità o mobilità ridotta, eccetto che per ragioni giustificate da motivi di sicurezza o dalla configurazione del veicolo o dell'infrastruttura.

(..) Nella progettazione delle nuove stazioni, come pure in occasione di lavori di ristrutturazione, gli enti di gestione delle stazioni dovrebbero cercare di tenere conto delle esigenze delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, conformemente ai requisiti della «progettazione per tutti».

(..) Analogamente, fatta salva la legislazione vigente o futura concernente le prescrizioni tecniche per gli autobus, i vettori dovrebbero, laddove possibile, tener conto di tali esigenze al momento di decidere le attrezzature dei veicoli nuovi e di quelli recentemente rinnovati.¹

Sul tema, per giungere alla normativa nazionale, rimane attuale – compatibilmente con successivi provvedimenti legislativi – la legge quadro 5 febbraio 1992 n. 104 sull'assistenza, l'integrazione sociale ed i diritti delle persone handicappate che, in particolare, all'art. 26, dispone l'obbligo di assicurare la possibilità di muoversi liberamente sul territorio usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi del trasporto collettivo.² In particolare il comma 3, dell'art. 26 recita:

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni elaborano, nell'ambito dei piani regionali di trasporto e dei piani di adeguamento delle infrastrutture urbane, piani di mobilità delle persone handicappate da attuare anche mediante la conclusione di accordi di programma ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142. I suddetti piani prevedono servizi alternativi per le zone non coperte dai servizi di trasporto collettivo. Fino alla completa attuazione dei piani, le regioni e gli enti locali assicurano i servizi già istituiti. I piani di mobilità delle persone handicappate predisposti dalle regioni sono coordinati con i piani di trasporto predisposti dai comuni.

Con riferimento alle previsioni di cui alla citata Legge n. 104/1992, più nello specifico, pare doveroso richiamare per la sua significatività la Legge 1 marzo 2006, n. 67 recante "*Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di*

1 - Regolamento (UE) N. 181/2011 del 16 febbraio 2011 relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004

2 - Legge 5 febbraio 1992, n. 104 "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate." G. U. 17 febbraio 1992, n. 39
Art. 26. Mobilità e trasporti collettivi. - 1. Le regioni disciplinano le modalità con le quali i comuni dispongono gli interventi per consentire alle persone handicappate la possibilità di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo appositamente adattati o di servizi alternativi.

discriminazioni' che richiamando proprio l'art. 3 della Costituzione, ed al fine di promuovere la *"piena attuazione del principio di parità di trattamento e delle pari opportunità nei confronti delle persone con disabilità di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 104, al fine di garantire alle stesse il pieno godimento dei loro diritti civili, politici, economici e sociali"*, sancisce la tutela giurisdizionale e la sanzionabilità dei comportamenti discriminatori posti in essere in pregiudizio delle persone con disabilità ed in violazione del principio di parità di trattamento, con possibilità di riconoscimento, se richiesto, del diritto al risarcimento del danno, anche non patrimoniale, oltre che alla ordinazione della cessazione del comportamento, della condotta o dell'atto discriminatorio.

Sono considerati comportamenti discriminatori "Diretti" quando, *"per motivi connessi alla disabilità, una persona è trattata meno favorevolmente di quanto sia, sia stata o sarebbe trattata una persona non disabile in situazione analoga"* e "Indiretti" *"quando una disposizione, un criterio, una prassi, un atto, un patto o un comportamento apparentemente neutri mettono una persona con disabilità in una posizione di svantaggio rispetto ad altre persone"* .

Sono, altresì, considerati come discriminazioni i comportamenti indesiderati, posti in essere per motivi connessi alla disabilità, che violano la dignità e la libertà di una persona con disabilità, ovvero creano un clima di intimidazione, di umiliazione e di ostilità nei suoi confronti.

Sull'argomento si sta consolidando un orientamento giurisprudenziale secondo il quale la presenza di ostacoli o barriere architettoniche, che impediscano al disabile di salire o scendere dal mezzo di trasporto pubblico, costituisce discriminazione indiretta, ai sensi dell'art. 2, della citata legge n. 67/2006, in quanto pone il disabile in una posizione di svantaggio rispetto alle persone normodotate (Tribunale Milano, sez. I civile, ordinanza 20/11/2014) ³.

Il diritto di muoversi autonomamente utilizzando i mezzi di trasporto pubblico costituisce espressione della dignità come persona e deve essere garantito ai disabili al pari dei soggetti normodotati (in senso analogo, in precedenza, anche le ordinanze dei

³ "Il diritto di muoversi autonomamente utilizzando i mezzi di trasporto pubblico costituisce, all'evidenza, per ognuno esplicitazione della dignità come persona e deve essere garantito ai disabili al pari dei soggetti normodotati. In tal senso la presenza di ostacoli o barriere architettoniche, che impediscano al disabile di salire o scendere dal mezzo di trasporto pubblico, costituisce discriminazione indiretta, ai sensi dell'art. 2 L. 67 del 2006 in quanto pone il disabile in una posizione di svantaggio rispetto alle persone normodotate. In caso di fatti aventi valenza discriminatoria, si può ragionevolmente presumere che le situazioni abbiano prodotto un grave senso di frustrazione nel disabile il quale non solo si vede limitato l'esercizio della fondamentale libertà di movimento e la possibilità di esplicitarla in maniera indipendente, ma altresì si vede posto penosamente al centro dell'attenzione proprio per la sua condizione di disabilità"

Tribunali di Roma - 20 ottobre 2011 e 8 marzo 2012, di Torino - 5 novembre 2011⁴ e di Reggio Calabria - 7 febbraio 2014).

Per concludere, un cenno alla normativa regionale di settore che sul punto specifico interviene, come già rilevato, con la citata legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422" che all'art. 3, comma 1 bis, e trattando del principio di "sufficienza" quantitativa e qualitativa dei servizi minimi, richiama la specifica previsione volta a garantire l'assicurazione delle specifiche necessità di trasporto delle persone con disabilità.

Estremamente significative risultano poi le previsioni di cui alla citata e recente Legge regionale 23 marzo 2016, n. 5 "*Norme di attuazione del divieto di ogni forma di discriminazione e della parità di trattamento nelle materie di competenza regionale*" che al fine di dare attuazione al divieto di discriminazione sancito dall'articolo 21 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e dall'articolo 3, primo comma, della Costituzione, dispone che l'Amministrazione regionale intervenga "*per garantire ad ogni persona parità di trattamento nell'accesso ai servizi e nell'acquisizione di beni ed azioni positive per il superamento di eventuali condizioni di svantaggio legate alle forme di discriminazione diretta e indiretta*" individuando proprio i Trasporti e la mobilità tra gli ambiti di intervento considerati "prioritari" (artt. 3 e 10 l.r. cit.).

Come richiamato in precedenza, nella legge regionale è poi specificamente previsto che la Regione svolga "*attività di monitoraggio e di valutazione delle politiche nei settori di cui all'articolo 3, con l'obiettivo di prevenire e contrastare ogni forma di discriminazione*".

Con DGR n. 256-2458 del 16.01.2018, la Giunta Regionale ha approvato il PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI, ai sensi della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1.

Il "Piano" definisce i criteri guida per la politica della mobilità dei trasporti attraverso i quali sarà possibile, nei prossimi anni, raggiungere un sistema economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibile.

⁴ - «L'azienda di trasporto pubblico di superficie deve adeguare totalmente il parco mezzi alle esigenze delle persone con disabilità per evitare di compiere atti di discriminazione indiretti, previsti dalla legge 67 del 2006. Nelle more che ciò avvenga, deve predisporre adeguato servizio alternativo e reso ben pubblicizzato. La discriminazione subita è indennizzabile attraverso il risarcimento per danno non patrimoniale».

Tra i criteri scelti vi è anche l'accessibilità intesa come disponibilità di reti, fruibilità di servizi, accessibilità alle informazioni ed integrazioni di sistemi di trasporto.

Il "Piano" con la "Tabella di marcia verso il 2020", si allinea alla programmazione europea ed indica ai "Piani di Settore" le priorità in base alle quali delineare il quadro sistemico delle azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi definiti dal livello strategico e, proprio nella "Tabella", identifica gli step intermedi secondo orizzonti temporali definiti (2010, 2030, 2050).

I "Piani di Settore" (attualmente in fase di elaborazione da parte delle strutture regionali competenti) sviluppano, in attuazione ed in coerenza con il "Piano", i temi del trasporto pubblico, della logistica, delle infrastrutture di trasporto, della sicurezza.

2.3 Il livello di accessibilità ai servizi di linea

Diversi elementi risultano significativi ai fini della definizione del livello di accessibilità al servizio di trasporto pubblico da parte delle persone con disabilità.

I fattori che contribuiscono a rendere una linea automobilistica fruibile dei disabili possono essere così riassunti:

- Presenza di veicoli attrezzati per il trasporto di passeggeri disabili;
- Accessibilità delle fermate;
- Informazioni sugli orari di passaggio dei mezzi.

Il livello delle dotazioni di bordo dei mezzi di linea

Con riferimento alla dotazione dei mezzi di linea, si diceva in precedenza delle previsioni della D.G.R. n. 30-2362 del 22.07.2011, ma altri elementi tecnici concorrono alla definizione di un livello adeguato di accessibilità.

Per riassumere, risultano significativi:

- La presenza di un impianto sollevatore o della pedana o scivolo;
- La presenza di indicatori visivi interni ed esterni di linea e di percorso;
- La presenza di sistemi audio interni ed esterni di prossima fermata;
- La presenza di impianto di climatizzazione;
- L'altezza del pianale del mezzo rispetto al marciapiede;

- La presenza di postazioni dedicate ai disabili in carrozzina;
- La disponibilità di posti a sedere dedicati.

Tutti elementi o sistemi la cui presenza determina in modo sostanziale la variazione del livello di accessibilità delle persone con disabilità ai servizi di linea.

Ma al di là della mera presenza del sistema/elemento, giova ricordare che il fattore decisivo diventa il livello di funzionamento effettivamente assicurato da adeguati interventi di manutenzione.

Il livello di accessibilità delle fermate

Il livello di accessibilità delle fermate è anch'esso determinato da una serie di elementi sia strutturali che di complemento, direttamente riconducibili alla fermata stessa o che comunque interagiscono con essa:

- La disponibilità di una rampa di accesso, di dimensioni adeguate, posta nelle immediate vicinanze;
- La presenza di una banchina dedicata, con altezza adeguata rispetto al pianale dei mezzi;
- L'assenza di ostacoli, di diversa natura, al libero sviluppo del percorso di avvicinamento al mezzo;
- La presenza di percorsi tattili (codifica loges) di accompagnamento;⁵
- La presenza di copertura a protezione dagli eventi atmosferici avversi;
- La presenza di panchine o di punti d'appoggio;
- L'assenza di veicoli in sosta vietata che possano ostacolare il regolare attestamento del mezzo di linea;
- La presenza di delimitazioni di aree di parcheggio consentito (anche a pagamento) che possano interferire con la sosta /manovra del mezzo.

I principali riferimenti normativi afferenti la tematica trattata sono i seguenti:

⁵ – “Percorsi tattili: piastre in gomma o grès, che nel loro insieme individuano una pavimentazione differenziata, e possono essere percepiti dai passeggeri con problemi di vista secondo tre modalità. I percorsi tattili rispettano la codifica LOGES (Linea di orientamento guida e sicurezza), a sei codici: direzione rettilinea, pericolo assoluto, svolta obbligata, incrocio, attenzione/servizio e pericolo valicabile. Di questi, i primi tre codici sono percepibili anche per mezzo del senso tattile plantare, mentre gli altri tre si caratterizzano per la loro superficie, che fa vibrare la punta del bastone bianco al passaggio su di essi”

- Nuovo Codice della Strada (D.Lgs 285 del 30/4/1992) e relativo regolamento di attuazione (DPR 495 del 16/12/1992);
- Legge 30 marzo 1971 n. 118 (accessibilità agli invalidi non deambulanti);
- DPR 503/96 "Regolamento per l'eliminazione delle barriere architettoniche";
- D.M. n. 236/1989 prescrizioni tecniche specifiche accessibilità agli edifici privati di nuova costruzione ai fini della eliminazione delle barriere architettoniche;
- D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- D.M. n. 1444 del 02/04/1968: classificazione delle zone omogenee;
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali (DM del 19/4/2006).

Il livello delle informazioni

Altro elemento significativo indicativo per rappresentare il livello di accessibilità dei servizi offerti per le persone con disabilità è rappresentato dalla presenza o meno di informazioni sufficienti, aggiornate e accessibili con varie modalità, ciò in quanto la mancanza di informazioni rappresenta un importante ostacolo all'uso dei mezzi pubblici da parte dei passeggeri disabili. E' necessaria quindi:

- La presenza di una adeguata segnalazione dei dati identificativi di fermata (numero, denominazione);
- La presenza di mappe tattili;⁶
- La presenza di una cartografia generale, di ambito, della rete dei trasporti;
- La presenza di locandine che riportano gli orari ed i passaggi dei mezzi;
- La possibilità di attivazione di sistemi telematici di raccolta delle informazioni sui percorsi, passaggi, fermate, ambiti di accessibilità, ecc.;
- La presenza di postazioni monitor con i dati delle linee ed i passaggi;

⁶ - "Mappa tattile: lastra di metallo o materiale plastico, contenente codici tattili e scritte in caratteri braille e large print. Ogni mappa tattile è corredata da una legenda, nella quale è riportato il significato di tutti i codici tattili utilizzati (si cerca di riprodurre i codici dei percorsi tattili), oltre ad una serie di numeri che indicano alcuni punti ed aree di interesse idonea a far capire all'utente cieco, nel più breve tempo possibile, il punto della mappa nel quale egli è ubicato nel momento in cui la osserva".

- La presenza di informazioni affidabili, chiare e ben leggibili in merito alle prossime fermate e agli orari di passaggio dei mezzi;
- La presenza di segnalazioni acustiche e luminose in merito ai veicoli in arrivo.

Naturalmente, al di là degli elementi sopra elencati, diventano poi determinanti anche un insieme di altri elementi tipicamente riconducibili alla organizzazione del personale e del servizio. In particolare, per il personale, diventano fattori decisivi l'adeguatezza del suo livello di sensibilizzazione e lo sviluppo di un altrettanto adeguato livello di informazione così come, allo stesso modo, risulta determinante è anche l'organizzazione aziendale, la disponibilità e l'accessibilità di carte dei servizi aggiornate con gli impegni di servizio assicurati, la presenza di postazioni destinate a raccogliere e gestire le diverse richieste di assistenza e di informazioni ma anche a raccogliere e analizzare le segnalazioni ed i reclami che inevitabilmente pervengono.

Sul tema relativo alle fermate dei mezzi di trasporto pubblico collettivo riteniamo infine utile ricordare l'importanza strategica che rivestono due temi solo apparentemente non correlati tra loro.

Il primo concerne la collocazione della fermata nell'ambito della gestione della rete stradale. E' necessario stabilire se la fermata dell'autobus si trova all'interno o all'esterno della delimitazione del centro abitato (così come delimitato ai sensi dell'art. 4 del Ncds), in quanto ciò è correlato alle condizioni di circolazione previste dalle norme per le diverse componenti di traffico e vincola la tipologia delle soluzioni progettuali ammissibili.

Il secondo relativo agli aspetti afferenti la progettazione della fermata con i vari livelli di coinvolgimento dei soggetti competenti in materia. Ricordiamo che compete alla Provincia interessata rilasciare l'autorizzazione, ai sensi degli artt. 4 e 5 del DPR 753/1980, in merito alla sicurezza e alla regolarità del servizio, all'idoneità del percorso, nonché dell'ubicazione della fermata in relazione anche alle caratteristiche del veicolo da impiegare.

2.4 I programmi regionali di investimento

L' art. 9, comma 6, della Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, trattando del tema degli investimenti prevede che le risorse relative al rinnovo e potenziamento del materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale, con preferenza per quelli su rotaia a

basso impatto di emissioni di scarico siano ripartite agli enti soggetti di delega mediante concertazione che trova la sua rispondenza nella stipulazione degli Accordi di Programma.

Le suddette risorse sono erogate dalla Regione direttamente anche alle aziende di trasporto secondo criteri e modalità stabiliti dalla Giunta regionale. Pur a fronte della limitata definizione del tema nell'ambito dei documenti di programmazione pluriennale, sono di fatto, da tempo, attivi processi di investimento finalizzati ad assicurare la presenza sui mezzi destinati al servizio di trasporto pubblico locale di linea di significativi livelli di dotazione tecnica, conseguenza di specifici investimenti promossi nell'ambito dei programmi per il rinnovo del parco rotabile.

Di seguito si riportano gli estremi degli atti amministrativi con cui, a partire dal 2000, sono stati approvati criteri e modalità per la contribuzione degli investimenti:

- D.G.R. n. 97-29586 del 1.03.2000 e DD. n. 568 del 13.10.2000;
- D.G.R. n. 62-6806 del 29.07.2002 e DD. n. 385 del 22.08.2002;
- D.G.R. n. 104-7866 del 25.11.2002 e DD. n. 98 del 27.02.2003;
- D.G.R. n. 45-11001 del 17.11.2003 e DD. n. 678 del 27.11.2003;
- D.G.R. n. 51-11089 del 24.11.2003 e DD. n. 680 del 28.11.2003;
- D.G.R. n. 24-13533 del 04.10.2004 e DD. n. 623 del 30.11.2004;
- D.G.R. n. 26-13933 del 15.11.2004 e DD. n. 625 del 30.11.2004;
- DD.G.R. n. 17-12079 del 07.09.2009 e n. 30-2362 del 22.07.2011 e s.m.i. e DD. n. 307 del 15.12.2011.
- DD.G.R. n. 40-5004 del 08.05.2017 e n. 13-5105 del 29.05.2017

A partire dal 2000, la gestione dei Piani di investimento di che trattasi risulta conferita agli Enti soggetti di delega ex l.r. n. 1/2000 e s.m.i.. Sono in particolare demandate agli stessi enti le verifiche tecniche ed amministrative anche in ordine alla presenza delle dotazioni di bordo obbligatoriamente richieste e propedeutiche all'erogazione dei contributi regionali.

Rispetto al dettaglio tecnico degli allestimenti utili a facilitare il trasporto dei disabili di volta in volta richiesti per l'accesso alla contribuzione regionale (rectius, caratteristiche dispositivi sonori, luminosi, etc.) particolarmente significativa è la D.G.R. n. 30-2362 del

22.07.2011 che riporta le seguenti disposizioni peraltro poco dissimili da quelle previste dai provvedimenti precedenti:

“(..) Al fine di migliorare, in generale, la qualità del servizio offerto nonché il livello di comfort per gli utenti del trasporto pubblico locale sono definite alcune caratteristiche che dovranno essere presenti sui veicoli oggetto di contributo e più in dettaglio, i bus in acquisto devono essere dotati di:

- impianto di climatizzazione dell'aria sul veicolo;*
- indicatori di linea e di percorso del tipo a "led luminoso a scritta fissa, variabile non scorrevole e con sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata"(.);*
- impianto sollevatore disabili su carrozzella, oppure pedana o scivolo, con portata massima garantita pari a 350 kg (.); sollevatore e pedane sono opzionali per le tipologie "interurbano cortissimo" ed "interurbano corto";*
- predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all'installazione dei dispositivi per la bigliettazione elettronica (BIP) (.).*

Parte 3

3.1 *L'attività di Controllo Ordinario*

Preceduta da una attività epistolare avuta del Settore regionale "Controllo sulla gestione dei Trasporti e delle Infrastrutture" con le Aziende che esercitano i servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine/Destinazione il Comune di ASTI, attraverso la quale è stato data una completa informazione circa le attività di Controllo Ordinario attivate, a partire dal mese di giugno ha avuto inizio l'attività ispettiva sul territorio.

L'attività di controllo regionale si è svolta in collaborazione con la "FAND Piemonte", che d'intesa con le Associazioni ad essa aderenti, ha assicurato, in alcune giornate, l'affiancamento di loro iscritti agli ispettori regionali durante la loro attività sul campo.

I controlli sui servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani interessanti aventi Origine/Destinazione il Comune di ASTI, sono stati realizzati complessivamente dai seguenti n. 13 funzionari del Settore regionale "Controllo sulla gestione dei trasporti e sulle infrastrutture":

Luigi Serra (coordinatore dell'attività di controllo) - Renato Baima Poma - Monica Tos - Domenica Papparatto - Simona Bosco - Alessandro Marziani - Cristina Molino - Rocco Facchini - Dolores Marino - Enzo Lucarno - Maria Rina Tuninetti - Francesco Iannello e Domenico Nigro.

Gli ispettori sono stati suddivisi in gruppi, ciascuno dei quali, sulla base di un apposito programma predeterminato, ha effettuato l'attività di controllo sulle linee assegnate nei vari territori.

3.2 *La scheda di rilevazione*

Quando si parla di accessibilità dei disabili al sistema del trasporto pubblico, l'attenzione degli Enti pubblici di gestione tende a concentrarsi principalmente sulla presenza o meno dei veicoli opportunamente attrezzati. Si evidenzia che in realtà esistono altri fondamentali aspetti che vanno presi in considerazione in questo campo, quali ad esempio:

- *L'accessibilità;*

- *La fruizione in totale autonomia e sicurezza delle infrastrutture;*
- *L'affidabilità e comprensione delle informazioni;*
- *La formazione del personale operante in ogni ambito e ruolo del settore (in particolare quello incaricato dell'uso dei vari dispositivi tecnici) ed infine il tempestivo intervento risolutivo nel caso gli stessi si rendessero inoperanti.*

Prendendo anche spunto dalle richieste avanzate dalla "FAND Piemonte", per l'attività di controllo effettuata, è stata definita una scheda di rilevazione, poi fornita a tutti i verificatori, che assume l'informazione complessivamente ricercata al fine di comprendere il livello di accessibilità del servizio offerto.

Due le macro famiglie di informazioni assunte:

- la prima, riguardante le dotazioni di bordo dei mezzi di trasporto in servizio linea (a questo settore appartengono gli autobus la cui disciplina, anche per quanto riguarda i diritti delle persone con disabilità, ricade sotto il Regolamento (UE) 181/2011, il D.Lgs. 169/2014 ed il Regolamento ART del 20/1/2015);
- la seconda, concernente l'accessibilità delle banchine utilizzate per la fermata dei mezzi di trasporto.

Si riportano, di seguito, le evidenziazioni tematiche presentate dalla "FAND Piemonte" al Settore regionale "Controllo sulla gestione dei trasporti e delle infrastrutture".

Vetture:

- *Vetture dedicate ai passeggeri con disabilità motoria opportunamente contrassegnate;*
- *Posti riservati ai passeggeri con disabilità opportunamente contrassegnati con a fianco spazio eventualmente dedicato all'accomodamento del cane guida;*
- *Spazi riservati alle carrozzine con relativi dispositivi di ancoraggio (eventualmente prenotabili);*
- *Annunci visivi e vocali di prossima fermata;*
- *Dispositivi per facilitare la salita e la discesa dal mezzo ai passeggeri con disabilità motoria;*
- *Disponibilità del conducente a fornire assistenza al passeggero disabile;*

- *Fermata di ciascun mezzo alla palina di testa della pensilina (fermata a bersaglio).*

Fermate:

- *Banchine di adeguate dimensioni ed altezza, provviste di rampe di accesso conformi alla normativa vigente, prive di ostacoli al movimento delle carrozzine con indicatori tattilo-plantari a contrasto cromatico, panchine ed almeno una seduta ischiatica;*

- *Sistemi informativi (ivi compresi i siti, le app, i servizi on line e telefonici con i successivi aggiornamenti) accessibili, fruibili, affidabili, chiari e comprensibili anche dai passeggeri con disabilità sensoriale;*

- *Segnalazioni visive ed annunci vocali di mezzo in arrivo;*

- *Percorsi di avvicinamento privi di ostacoli ed adeguatamente segnalati con contrasto cromatico e tattilo-plantare;*

- *Segnalazione del limite di sicurezza al bordo esposto della banchina (linea gialla con codice a bolle di larghezza pari a 40 cm).*

In relazione al quadro tematico sopra riportato, la scheda predisposta riporta in avvio i dati riferiti alla data di effettuazione delle verifiche ed ai verificatori, oltre ad una serie di indicazioni utili a definire con esattezza i mezzi e le linee controllate.

La scheda è suddivisa in una parte generale ed in tre sezioni tematiche:

- *Nella parte generale sono riportate le informazioni relative ai contenuti del programma di monitoraggio ed al dettaglio della linea;*

- *La prima sezione è relativa al mezzo di trasporto con spazio dedicato per le eventuali annotazioni sul mezzo di trasporto;*

- *La seconda sezione è relativa alla fermata con relativo spazio dedicato per le eventuali annotazioni;*

- *La terza sezione contiene lo spazio dedicato per le eventuali annotazioni sulle fermate e di ordine generale.*

SEZIONE 2 - FERMATE SULLA LINEA			
Accessibilità alla fermata	1	Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata	
	2	Presenza di stalli negli spazi di fermata	
	3	Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata	
	4	Presenza di percorso loges	
	5	Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata	<i>Non necessaria</i>
Informazioni	6	Indicazione nome/numero della fermata	
	7	Presenza indicazione fermata	
	8	Cartografia della rete dei servizi	
	9	Locandine orario	
Nota	10		

SEZIONE 2 - FERMATE SULLA LINEA			
Accessibilità alla fermata	1	Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata	
	2	Presenza di stalli negli spazi di fermata	
	3	Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata	
	4	Presenza di percorso loges	
	5	Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata	<i>Non necessaria</i>
Informazioni	6	Indicazione nome/numero della fermata	
	7	Presenza indicazione fermata	
	8	Cartografia della rete dei servizi	
	9	Locandine orario	
Nota	10		

SEZIONE 2 - FERMATE SULLA LINEA			
Accessibilità alla fermata	1	Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata	
	2	Presenza di stalli negli spazi di fermata	
	3	Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata	
	4	Presenza di percorso loges	
	5	Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata	<i>Non necessaria</i>
Informazioni	6	Indicazione nome/numero della fermata	
	7	Presenza indicazione fermata	
	8	Cartografia della rete dei servizi	
	9	Locandine orario	
Nota	10		

SEZIONE 2 - FERMATE SULLA LINEA			
Accessibilità alla fermata	1	Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata	
	2	Presenza di stalli negli spazi di fermata	
	3	Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata	
	4	Presenza di percorso loges	
	5	Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata	<i>Non necessaria</i>
Informazioni	6	Indicazione nome/numero della fermata	
	7	Presenza indicazione fermata	
	8	Cartografia della rete dei servizi	
	9	Locandine orario	
Nota	10		

- *A.T.A.V. VIGO S.p.a.*
- *ARFEA - AZIENDE RIUNITE FILOVIE ED AUTOLINEE S.p.a.*
- *AVIOSIBUS S.n.c.*
- *AUTOLINEE GIACHINO S.r.l.*
- *GELOSOBUS S.r.l.*
- *GRUPPO TORINESE TRASPORTI S.p.a.*

Le n. 17 linee controllate dagli ispettori regionali sono state le seguenti:

- *Linea: Asti - Moncalvo - Altavilla = Azienda ARFEA S.p.a.*
- *Linea: Asti - Refrancore - Viarigi = Azienda ARFEA S.p.a.*
- *Linea: Asti - Altavilla = Azienda ARFEA S.p.a.*
- *Linea: Asti - Nizza M.to - Incisa - Mombaruzzo = Azienda GELOSOBUS S.r.l.*
- *Linea: Asti - Montaldo Scarampi = Azienda GELOSOBUS S.r.l.*
- *Linea: Asti - Costigliole - Boglietto - Calosso = Azienda GELOSOBUS S.r.l.*
- *Linea: Asti - Ferrere - Villanova = Azienda GIACHINO S.r.l.*
- *Linea: Asti - Govone - Alba = Azienda GIACHINO S.r.l.*
- *Linea: Asti - Cinaglio - Villanova = Azienda GIACHINO S.r.l.*
- *Linea: Asti - Castelnuovo Don Bosco = Azienda ATAV VIGO S.p.a.*
- *Linea: Asti - Monale - Montafia - Villanova = Azienda GIACHINO S.r.l.*
- *Linea: Asti - Chivasso = Azienda GIACHINO S.r.l.*
- *Linea: Asti - San Damiano - Canale = Azienda G.T.T. S.p.a.*
- *Linea: Asti - Vallecerrina = Azienda G.T.T. S.p.a.*
- *Linea: Asti - Cerro T. - Rocchetta T. - Masio = Azienda AVIOSIBUS S.n.c.*
- *Linea: Asti - Cinaglio - Villanova = Azienda GELOSOBUS S.r.l.*
- *Linea: Asti - Canelli - Cortemilia = Azienda GELOSOBUS S.r.l.*

I gruppi ispettivi hanno eseguito il controllo del binomio "Mezzo - Fermata", fatto salvo quanto effettuato in data 17.07.2018 dai funzionari SERRA e TOS che hanno

esclusivamente controllato la presenza e la funzionalità delle dotazioni di bordo, oggetto dell'attività di controllo, dei mezzi in arrivo o in partenza dal MOVICENTRO di ASTI.

A seguire si riportano, in ordine, le tabelle dei Piani Operativi relative al:

- *Piano Operativo Squadre di Controllo sulle linee del TPL;*
- *Piano Operativo Logistico dei controlli sulle Linee del TPL.*

PROVINCIA DI ASTI
PIANO OPERATIVO SQUADRE DI
CONTROLLO SULLE LINEE DEL TPL

Linea	Azienda	Gruppi di Controllo	Data Controllo	Programma di Controllo
Asti - Moncalvo - Altavilla	Arfea	BAIMA - MARZIANI	11.07.18	A
Asti - Refrancore - Viarigi				
Altavilla - Asti	Arfea	SERRA - TOS - TUNINETTI	11.06.18	B/C
Asti - Nizza M.to - Incisa Mombaruzzo	Gelosobus			
Asti - Montaldo Scar.	Gelosobus	MARINO - TOS	5.06.18	D
Asti - Costigliole - Boglietto - Calosso				
Asti - Ferrere - Villanova	Aut. Giachino	FACCHINI- SERRA	6.06.18	E
Asti - Govone - Alba				
Asti - Cinaglio - Villanova	Aut. Giachino	MOLINO - PAPARATTO	14.06.18	F
Asti - Castelnuovo D.Bosco	Vigo			
Asti - Monale - Montafia - Villanova	Aut. Giachino	SERRA - TOS	18.06.18	G
Asti - Chivasso	Aut. Giachino	IANNELLO - NIGRO	11.06.18	H
Asti - S.Damiano - Canale	GTT			
Asti - Vallecerrina	GTT	BOSCO - LUCARNO	7.06.18	I
Asti - Cerro T. - Rocchetta T. - Masio	AviosiBus			
Asti - Cinaglio - Villanova	Aut. Giachino	FACCHINI- TUNINETTI	25.06.18	L
Asti - Canelli - Cortemilia	Gelosobus	BAIMA - FACCHINI	20.06.18	M

PROVINCIA DI ASTI
PIANO OPERATIVO LOGISTICO DEI CONTROLLI SULLE LINEE DEL TPL

Linea	Azienda	<u>Andata - Partenza</u>		<u>Andata - Arrivo</u>		<u>Ritorno - Partenza</u>		<u>Ritorno - Arrivo</u>		Programma di Controllo
		Località	Orario	Località	Orario	Località	Orario	Località	Orario	
Asti - Moncalvo - Altavilla	Arfea	<u>ASTI Mov.</u>	10:28	<u>ALTAVILLA</u>	12:00	<u>ALTAVILLA</u>	12:00	<u>ASTI Mov.</u>	13:45	A
Asti - Refrancore - Viarigi		<u>ASTI Mov.</u>	14:10	<u>VIARIGI</u>	14:50	<u>VIARIGI</u>	14:50	<u>ASTI Mov.</u>	15:30	A
Altavilla - Asti	Arfea	<u>ASTI Mov.</u>	11:20	<u>ALTAVILLA</u>	12:03	<u>ALTAVILLA</u>	13:45	<u>ASTI Mov.</u>	14:28	B
Asti - Nizza M.to Incisa - Mombaruzzo	Gelosobus	<u>ASTI Mov.</u>	8:50	<u>MOMBARUZZO</u>	9:50	<u>MOMBARUZZO</u>	9:50	<u>ASTI Mov.</u>	10:45	C
Asti - Montaldo Scar.	Gelosobus	<u>ASTI Mov.</u>	9:30	<u>MONTALDO S.</u>	10:10	<u>MONTALDO S.</u>	10:15	<u>ASTI Mov.</u>	10:55	D
Asti - Costigliole - Boglietto - Calosso		<u>ASTI Mov.</u>	14:10	<u>CALOSSO</u>	14:55	<u>CALOSSO</u>	14:55	<u>ASTI Mov.</u>	15:40	D
Asti - Ferrere - Villanova	Aut. Giachino	<u>ASTI Mov.</u>	10:00	<u>VILLANOVA FS</u>	10:50	<u>VILLANOVA FS</u>	13:12	<u>ASTI Mov.</u>	14:05	E
Asti - Govone - Alba		<u>ASTI Mov.</u>	14:10	<u>ALBA</u>	15:27	<u>ALBA</u>	16:00	<u>ASTI Mov.</u>	<u>16:50</u>	E

PROVINCIA DI ASTI
PIANO OPERATIVO LOGISTICO DEI CONTROLLI SULLE LINEE DEL TPL

Linea	Azienda	<u>Andata - Partenza</u>		<u>Andata - Arrivo</u>		<u>Ritorno - Partenza</u>		<u>Ritorno - Arrivo</u>		Programma di Controllo
		Località	Orario	Località	Orario	Località	Orario	Località	Orario	
Asti - Cinaglio - Villanova	Aut. Giachino	<u>VILLANOVA FS</u>	9:15	<u>ASTI Mov.</u>	10:20	<u>Da effettuare solo la corsa di Andata</u>				F
Asti - Castelnuovo D.Bosco	Vigo	<u>ASTI Mov.</u>	12:00	<u>CASTELNUOVO DON BOSCO</u>	13:05	<u>CASTELNUOVO DON BOSCO</u>	13:10	<u>ASTI Mov.</u>	14:10	F
Asti - Monale - Montafia - Villanova	Aut. Giachino	<u>ASTI Mov.</u>	12:40	<u>MONTAFIA</u>	13:40	<u>MONTAFIA</u>	13:45	<u>ASTI Mov.</u>	14:30	G
Asti - Chivasso		<u>CHIVASSO Mov</u>	<u>7:40</u>	<u>ASTI Mov.</u>	9:14	<u>ASTI Mov.</u>	11:35	<u>CHIVASSO Mov</u>	12:15	H
Asti - S.Damiano - Canale	GTT	<u>CANALE</u>	12:15	<u>ASTI Mov.</u>	12:55	<u>ASTI Mov.</u>	14:10	<u>CANALE</u>	15:50	H
Asti - Vallecerrina		<u>ASTI Mov.</u>	11:15	<u>VALCERRINA</u>	12:12	<u>VALCERRINA</u>	12:55	<u>ASTI Mov.</u>	13:52	I
Asti - Cerro T. - Rocchetta T.- Masio	AviosiBus	<u>ASTI Mov.</u>	14:10	<u>ROCCHETTA T. MIGLIOTTI</u>	14:55	<u>ROCCHETTA T. MIGLIOTTI</u>	15:05	<u>ASTI Mov.</u>	15:35	I
Asti - Cinaglio - Villanova	Aut. Giachino	<u>ASTI Mov.</u>	10:30	<u>VILLANOVA</u>	11.35	<u>Da effettuare solo la corsa di Andata</u>				L
Asti - Canelli - Cortemilia	Gelosobus	<u>ASTI Mov.</u>	11:30	<u>CORTEMILIA</u>	13:05	<u>CORTEMILIA</u>	16:25	<u>ASTI Mov.</u>	18:00	M

Parte 4

4.1 I mezzi adibiti al servizio di linea

Preliminarmente all'avvio dell'attività di controllo sui servizi di TPL aventi Origine/Destinazione nel Comune di ASTI, a giugno del c.a. è stato richiesto al COAS di trasmettere al Settore regionale "Controllo sulla gestione dei Trasporti e delle Infrastrutture" l'elenco dei mezzi adibiti al servizio sulle linee elencate alla Sezione 3.3 esercite dalle Aziende aderenti al COAS, comprensivo dei seguenti dati:

- numero di telaio;
- numero targa;
- tipo di alimentazione.

A seguire si riportano gli elenchi trasmessi dal COAS, suddivisi per Azienda, dei mezzi principalmente adibiti al servizio sulle linee di che trattasi.

A.T.A.V. VIGO

<u>Nr.</u>	<u>Ditta</u>	<u>Numero telaio</u>	<u>Targa</u>	<u>Alimentazione</u>
1	A.T.A.V. VIGO	ZCF662M000E001520	BG701KB	Diesel
2	A.T.A.V. VIGO	ZCFA80D0002308640	BJ850EC	Diesel
3	A.T.A.V. VIGO	ZGA792M000E000691	BS203BY	Diesel
4	A.T.A.V. VIGO	ZA9IL3300LA181183	CK119HW	Diesel
5	A.T.A.V. VIGO	ZA9IL3300LA181182	CK120HW	Diesel
6	A.T.A.V. VIGO	ZA9IL3300LA181298	CN595CB	Diesel
7	A.T.A.V. VIGO	VNE6236P00M025137	FD570RH	Diesel

ARFEA

<u>Nr.</u>	<u>Ditta</u>	<u>Numero telaio</u>	<u>Targa</u>	<u>Alimentazione</u>
1	ARFEA	WEB62700113521509	CD528ZS	Diesel
2	ARFEA	WEB62700113521528	CF276PZ	Diesel
3	ARFEA	WEB62700113522025	CR628BA	Diesel
4	ARFEA	WEB62700113522026	CR629BA	Diesel
5	ARFEA	WEB62700113522027	CR630BA	Diesel
6	ARFEA	WDB9046631R738334	CV248MA	Diesel
7	ARFEA	ZA9IL3300LA181287	CV763MA	Diesel
8	ARFEA	ZA9IL3300LA181288	CV764MA	Diesel
9	ARFEA	XMGDE40PS0H012155	CV775MA	Diesel
10	ARFEA	XMGDE40PS0H011820	CV776MA	Diesel
11	ARFEA	ZA9IL3300LA181289	CX180MM	Diesel
12	ARFEA	XMGDE40PS0H013392	CX602MM	Diesel
13	ARFEA	XMGDE40PS0H013396	CX772MM	Diesel
14	ARFEA	ZA9IN3300LA181451	DA547MS	Diesel
15	ARFEA	XMGDE40PS0H013400	DA568MS	Diesel
16	ARFEA	XMGDE40PS0H013398	DA570MS	Diesel
17	ARFEA	XMGDE40PS0H013397	DA571MS	Diesel
18	ARFEA	XMGDE40PS0H013413	DC760BT	Diesel
19	ARFEA	WEB62700113521951	FG186EE	Diesel
20	ARFEA	WEB62700113521577	FG187EE	Diesel

AVIOSIBUS

<u>Nr.</u>	<u>Ditta</u>	<u>Numero telaio</u>	<u>Targa</u>	<u>Alimentazione</u>
1	AVIOSIBUS	ZCFA1AF1202471185	CX688MM	Diesel
2	AVIOSIBUS	ZCF742R0006001965	EZ212WC	Diesel
3	AVIOSIBUS	ZGA7B2P000E000185	FM193WY	Diesel

GELOSOBUS

<u>Nr.</u>	<u>Ditta</u>	<u>Numero telaio</u>	<u>Targa</u>	<u>Alimentazione</u>
1	GELOSOBUS	ZA9IL3300LA181094	CE381DP	Diesel
2	GELOSOBUS	ZA9IL3300LA181093	CE382DP	Diesel
3	GELOSOBUS	ZA9IL3300LA181092	CE383DP	Diesel
4	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA181385	CH953GT	Diesel
5	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA181386	CR030LM	Diesel
6	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA180892	CR503LM	Diesel
7	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA180894	CR676LM	Diesel
8	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA180890	DE850YL	Diesel
9	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA180891	DE851YL	Diesel
10	GELOSOBUS	WMAR12ZZ37T010017	DS057FN	Diesel
11	GELOSOBUS	WMAR12ZZ3AT015984	DZ327AR	Diesel
12	GELOSOBUS	NMC750RKTLB100017	EH193ZV	Diesel
13	GELOSOBUS	NMC750RKTLB100018	EH194ZV	Diesel
14	GELOSOBUS	NMC750RKTLB100019	EH195ZV	Diesel
15	GELOSOBUS	VNESFR1600M013243	ER087MZ	Diesel
16	GELOSOBUS	ZCFK250C205067186	FD012EE	Diesel
17	GELOSOBUS	WKK63312113109763	FE085TE	Diesel
18	GELOSOBUS	WKK63312113109774	FE089TE	Diesel
19	GELOSOBUS	VNE6236PX0M029048	FL049PN	Diesel

G.T.T.

<u>Nr.</u>	<u>Ditta</u>	<u>Numero telaio</u>	<u>Targa</u>	<u>Alimentazione</u>
1	GTT	WKK32100001010083	AW186LC	Diesel
2	GTT	ZGA792P000E000604	BS633BR	Diesel
3	GTT	ZGA792P000E000610	BS634BR	Diesel
4	GTT	ZGA792P000E000598	BS756BP	Diesel
5	GTT	ZGA792P000E000599	BS757BP	Diesel
6	GTT	ZGA792P000E000602	BS758BP	Diesel
7	GTT	ZGA792P000E000745	BX759GH	Diesel
8	GTT	ZGA6B2P000E000591	CN142CA	Diesel
9	GTT	TO43039608TO	CP589MA	Diesel
10	GTT	ZGA6B2P000E000665	CP591MA	Diesel
11	GTT	ZGA6B2P000E000666	CP592MA	Diesel
12	GTT	ZGA6B2P000E000678	CS064WL	Diesel
13	GTT	ZGA6B2P000E000784	CW827HB	Diesel
14	GTT	ZGA792P000E000608	DW944HM	Diesel
15	GTT	ZGA6B2P000E000664	FK162DS	Diesel

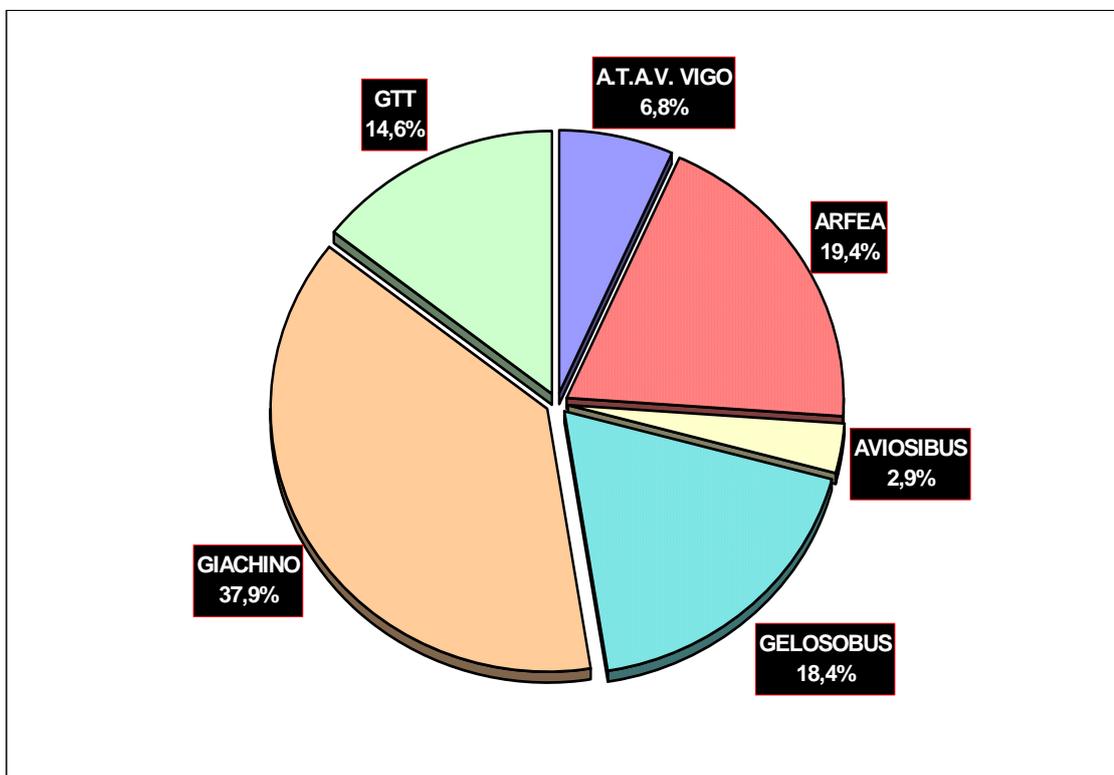
GIACHINO

<u>Nr.</u>	<u>Ditta</u>	<u>Numero telaio</u>	<u>Targa</u>	<u>Alimentazione</u>
1	GIACHINO	VF6SFR11200014072	AJ431ZF	Diesel
2	GIACHINO	WDB9034731P724263	AP871TH	Diesel
3	GIACHINO	WDB9034721P704772	AR272HD	Diesel
4	GIACHINO	VF6SFR11200015234	BB744JT	Diesel
5	GIACHINO	VF6SFR11200016598	BH203YE	Diesel
6	GIACHINO	VF6SFR11200016597	BH204YE	Diesel
7	GIACHINO	WDB6703231N085309	BH628AV	Diesel
8	GIACHINO	YV3R2A2111A008957	BL058YS	Diesel
9	GIACHINO	YV3R2A2121A009387	BL915YV	Diesel
10	GIACHINO	YV3R2A2191A009340	BL916YV	Diesel
11	GIACHINO	WDB9046631R193602	BS110SG	Diesel
12	GIACHINO	WDB6703731N096717	BW081HT	Diesel
13	GIACHINO	WDB6703731N095322	BW082HT	Diesel
14	GIACHINO	WMAA51ZZZ3S001745	CE817DP	Diesel
15	GIACHINO	WMAA51ZZZ3S001749	CE818DP	Diesel
16	GIACHINO	WMAA51ZZZ3S001746	CE890DP	Diesel
17	GIACHINO	VS9BMDM943A044007	CE904DP	Diesel
18	GIACHINO	WMA4692178G111033	CH362GT	Diesel
19	GIACHINO	XL9AA39P431003595	CH560GT	Diesel
20	GIACHINO	XL9AA12P431003689	CH613GT	Diesel
21	GIACHINO	VS9YR1032BE016806	CH773GT	Diesel
22	GIACHINO	XL9AA39P532003328	CR399LM	Diesel
23	GIACHINO	XL9AA12P532003324	CR400LM	Diesel
24	GIACHINO	VS9YR1032BC016633	DB773SC	Diesel
25	GIACHINO	VS9Y41220CA016640	EB469ML	Diesel
26	GIACHINO	VS9Y41220CA016639	EB470ML	Diesel
27	GIACHINO	VF1NDDYL642687869	ED547CW	Diesel
28	GIACHINO	VF1NDDYL642687870	ED586CW	Diesel
29	GIACHINO	VS9YR1235BB016541	EF369DL	Diesel
30	GIACHINO	WEB61801011085565	EG449GP	Diesel
31	GIACHINO	WDB6703231N092388	EH497SC	Diesel
32	GIACHINO	VF1MEN4JE45626451	EL569BV	Diesel
33	GIACHINO	WMAR12ZZ7DT019055	EP030LM	Diesel
34	GIACHINO	WMAR12ZZ2DT019058	EP066ZC	Diesel
35	GIACHINO	WAG203162YBD31025	FD032BR	Diesel
36	GIACHINO	WMAR60ZZ3GT023632	FD875ZN	Diesel
37	GIACHINO	WDB6703731N105318	FE723PW	Diesel
38	GIACHINO	VNE6236P60M029063	FG415VK	Diesel
39	GIACHINO	VNE6236PX0M029082	FG416VK	Diesel

Dai dati trasmessi risultano complessivamente n. 103 i mezzi dedicati prioritariamente dalle Aziende di trasporto ai servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di ASTI.

Tabella. Totale dei mezzi dichiarati dalle Aziende

Ditta	N° Mezzi dichiarati
A.T.A.V. VIGO	7
ARFEA	20
AVIOSIBUS	3
GELOSOBUS	19
GIACHINO	39
GTT	15
<i>Totale</i>	<i>103</i>



Tra i n. 103 i mezzi dichiarati dalle Aziende, n. 35 di questi sono stati intercettati durante l'espletamento delle attività regionali di controllo.

Tabella. Elenco dei mezzi intercettati in linea o visionati presso i depositi delle varie Aziende

<u>Nr.</u>	<u>Ditta</u>	<u>Numero telaio</u>	<u>Targa</u>	<u>Alimentazione</u>
1	A.T.A.V. VIGO	ZCF662M000E001520	BG701KB	Diesel
2	A.T.A.V. VIGO	VNE6236P00M025137	FD570RH	Diesel
3	ARFEA	WEB62700113521528	CF276PZ	Diesel
4	ARFEA	ZA9IL3300LA181287	CV763MA	Diesel
5	ARFEA	XMGDE40PS0H011820	CV776MA	Diesel
6	ARFEA	XMGDE40PS0H013392	CX602MM	Diesel
7	ARFEA	XMGDE40PS0H013396	CX772MM	Diesel
8	ARFEA	XMGDE40PS0H013400	DA568MS	Diesel
9	ARFEA	XMGDE40PS0H013413	DC760BT	Diesel
10	ARFEA	WEB62700113521951	FG186EE	Diesel
11	ARFEA	WEB62700113521577	FG187EE	Diesel
12	AVIOSIBUS	ZCF742R0006001965	EZ212WC	Diesel
13	GELOSOBUS	ZA9IL3300LA181092	CE383DP	Diesel
14	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA181386	CR030LM	Diesel
15	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA180894	CR676LM	Diesel
16	GELOSOBUS	ZA9IN3300LA180890	DE850YL	Diesel
17	GELOSOBUS	WMAR12ZZ37T010017	DS057FN	Diesel
18	GELOSOBUS	WMAR12ZZ3AT015984	DZ327AR	Diesel
19	GELOSOBUS	ZCFK250C205067186	FD012EE	Diesel
20	GELOSOBUS	WKK63312113109774	FE089TE	Diesel
21	GELOSOBUS	VNE6236PX0M029048	FL049PN	Diesel
22	GIACHINO	VF6SFR11200015234	BB744JT	Diesel
23	GIACHINO	YV3R2A2191A009340	BL916YV	Diesel
24	GIACHINO	WMAA51ZZZ3S001749	CE818DP	Diesel
25	GIACHINO	VF1NDDYL642687869	ED547CW	Diesel
26	GIACHINO	VF1NDDYL642687870	ED586CW	Diesel
27	GIACHINO	WMAR12ZZ7DT019055	EP030LM	Diesel
28	GIACHINO	VNE6236P60M029063	FG415VK	Diesel
29	GIACHINO	VNE6236PX0M029082	FG416VK	Diesel
30	GTT	ZGA792P000E000610	BS634BR	Diesel
31	GTT	ZGA792P000E000602	BS758BP	Diesel
32	GTT	ZGA6B2P000E000591	CN142CA	Diesel
33	GTT	ZGA6B2P000E000678	CS064WL	Diesel
34	GTT	ZGA6B2P000E000784	CW827HB	Diesel
35	GTT	ZGA6B2P000E000664	FK162DS	Diesel

Durante le fasi di controllo risultano n. 3 i mezzi intercettati dagli ispettori regionali non facenti parte dell'elenco dei mezzi dichiarati dalle Aziende prioritariamente dedicati ai servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine/Destinazione il Comune di ASTI.

Tabella. Elenco dei mezzi intercettati in linea ma non dichiarati dalle Aziende

<u>Nr.</u>	<u>Ditta</u>	<u>Numero telaio</u>	<u>Targa</u>	<u>Alimentazione</u>
1	GTT	-	CW723HB	Diesel
2	AVIOSIBUS	-	CX681MM	Diesel
3	A.T.A.V. VIGO	-	FD846ZN	Diesel

Complessivamente sono stati n. 38 i mezzi intercettati dagli ispettori regionali durante la loro attività ispettiva di controllo:

- n. 35 mezzi risultano facenti parte dell'elenco, agli atti della Regione, dei mezzi dichiarati dalle Aziende prioritariamente dedicati ai servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di ASTI;
- n. 3 mezzi non risultano facenti parte dell'elenco succitato.

Tabella. Riepilogo mezzi intercettati in linea

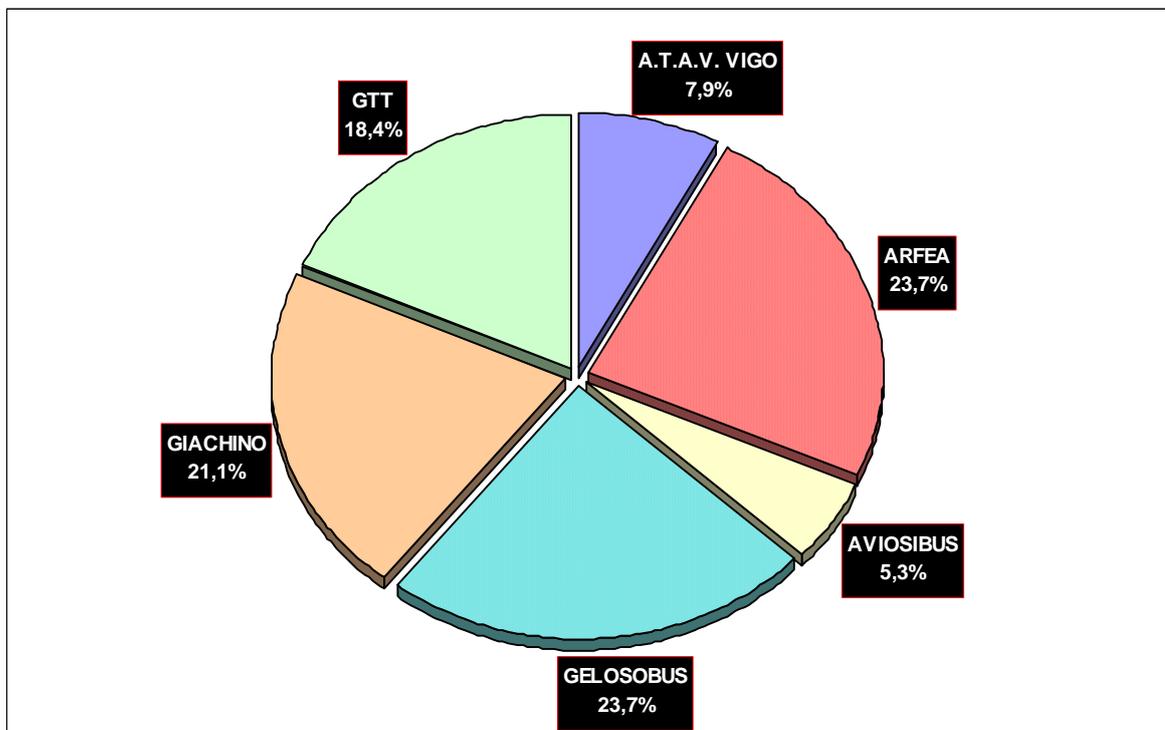
Tipologia	Nr.
N° Mezzi dichiarati dalle Aziende	35
N° Mezzi non dichiarati dalle Aziende	3
<u>Totale</u>	<u>38</u>

Dei n. 38 mezzi intercettati, n. 12 di questi sono stati visionati almeno in n. 2 occasioni, pari al 31,6% (poco meno di un terzo) dei controlli effettuati.

Si riporta, di seguito, la tabella di sintesi relativa ai mezzi intercettati appartenenti alle singole Aziende di trasporto aderenti COAS.

Tabella. Sintesi dei mezzi intercettati in linea ripartiti tra le Aziende

Ditta	N° Mezzi dichiarati
A.T.A.V. VIGO	3
ARFEA	9
AVIOSIBUS	2
GELOSOBUS	9
GIACHINO	8
GTT	7
<i>Totale</i>	<i>38</i>

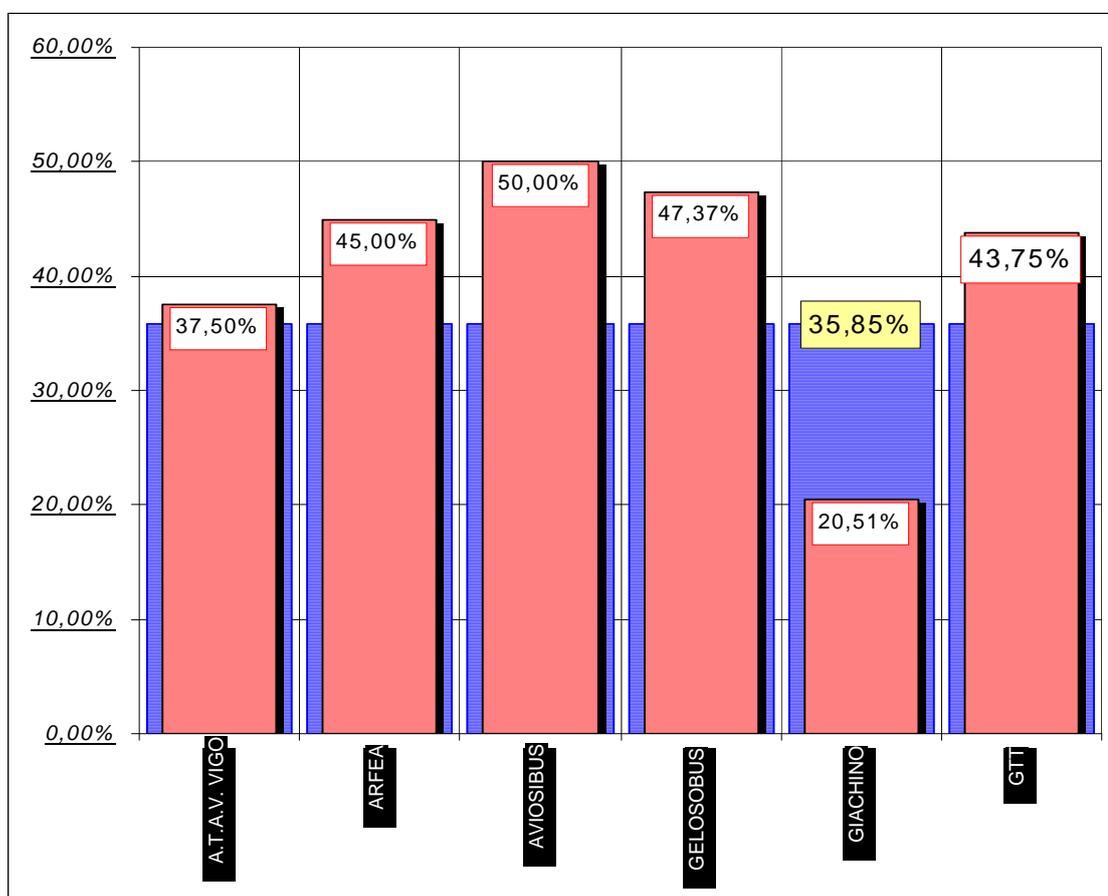


Nella tabella successiva si mette in evidenza l'incidenza tra fra numero dei mezzi intercettati in linea e il numero dei mezzi segnalati dalle Aziende.

Come si evince dai dati riportati in precedenza i n. 3 mezzi intercettati e non dichiarati dalle Aziende risultano di proprietà delle seguenti Aziende: A.T.A.V. VIGO, AVIOSIBUS e G.T.T.

Tabella. Incidenza fra numero mezzi intercettati in linea e il numero dei mezzi dichiarati e non dalle Aziende

Ditta	N° Mezzi Intercettati	N° Mezzi Dichiarati	N° Mezzi Intercettati - non Dichiarati -	Percentuale
A.T.A.V. VIGO	3	7	1	37,5%
ARFEA	9	20		45,0%
AVIOSIBUS	2	3	1	50,0%
GELOSOBUS	9	19		47,4%
GIACHINO	8	39		20,5%
GTT	7	15	1	43,8%
<u>Totale</u>	<u>38</u>	<u>103</u>	<u>3</u>	35,8%



4.2 *La Banca dati dei mezzi e delle specifiche monitorate*

A seguito delle ispezioni di controllo è stata progettata e popolata una specifica "Banca dati" riconducibile ai n. 38 mezzi intercettati e monitorati.

- 1) - Indicatore di linea esterno;
- 2) - Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo;
- 3) - Bip / Dispositivo a bordo;
- 4) - Indicatore visivo interno di fermata. Tipologia Banner;
- 5) - Indicatore visivo interno di fermata. Tipologia Monitor;
- 6) - Sintesi vocale di fermata interna;
- 7) - Impianto di climatizzazione;
- 8) - Elevatore per carrozzine;
- 9) - Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella;
- 10) - Presenza sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie.

Alle prime otto voci (dal n. 1 al n. 8) era possibile indagare le seguenti specifiche:

- *Presente Funzionante;*
- *Presente Non Funziona;*
- *Non Presente.*

Alle ultime due voci (n. 9 e n. 10) era possibile associare le seguenti specifiche:

- SI;
- NO.

La tabella, di seguito riportata, correla a ciascuna delle n. 10 voci indagate e per ciascuno dei n. 27 rilievi effettuati, la targa del mezzo intercettato, nonché l'Azienda proprietaria dell'autoveicolo.

A seguire si riporta la tabella relativa alla Banca dati dei mezzi intercettati e delle specifiche monitorate.

n	TARGA DEL MEZZO	AZIENDA	Indicatore di linea esterno	Sintesi vocale di direzione esterna al mezzo	BIP ----- Dispositivo a bordo	Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Banner	Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Monitor	Sintesi vocale di fermata interna	Impianto di climatizz.ne	Elevatore per carrozine	Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella	Presenza sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	DZ327AR	GELOSUBUS	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
2	DS057FN	GELOSUBUS	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
3	FD846ZN	ATAV VIGO	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
4	FD012EE	GELOSUBUS	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	NO	NO
5	CX602MM	ARFEA	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
6	CE383DP	GELOSUBUS	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
7	CF276PZ	ARFEA	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
8	CW723HB	GTT	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
9	CX681MM	AVIOSIBUS	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
10	CW827HB	GTT	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	SI	SI
11	DA568MS	ARFEA	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
12	FK162DS	GTT	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
13	BB744JT	GIACHINO	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	NO	NO
14	FG186EE	ARFEA	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
15	ED547CW	GIACHINO	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	NO	NO
16	BL916YV	GIACHINO	Presente Non Funziona	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	NO	NO
17	BS758BP	GTT	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
18	CR676LM	GELOSUBUS	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
19	CX772MM	ARFEA	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
20	FG187EE	ARFEA	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
21	CV763MA	ARFEA	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Non Funziona	Presente Non Funziona	SI	SI
22	DC760BT	ARFEA	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
23	CR030LM	GELOSUBUS	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
24	CV776MA	ARFEA	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	SI	SI
25	DE850YL	GELOSUBUS	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI

26	FG416VK	GIACHINO	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>SI</u>	<u>SI</u>
27	FL049PN	GELOSUBUS	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>SI</u>	<u>SI</u>
28	EP030LM	GIACHINO	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> Funzionante	<u>NO</u>	<u>NO</u>
29	CE818DP	GIACHINO	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>SI</u>	<u>SI</u>
30	FG415VK	GIACHINO	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> Funzionante	<u>SI</u>	<u>SI</u>
31	FD570RH	ATAV VIGO	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> Funzionante	<u>SI</u>	<u>SI</u>
32	BG701KB	ATAV VIGO	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>NO</u>	<u>NO</u>
33	ED586CW	GIACHINO	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>NO</u>	<u>NO</u>
34	EZ212WC	AVIOSIBUS	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>NO</u>	<u>NO</u>
35	CS064WL	GTT	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>SI</u>	<u>SI</u>
36	CN142CA	GTT	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>SI</u>	<u>SI</u>
37	BS634BR	GTT	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> Funzionante	<u>SI</u>	<u>SI</u>
38	FE089TE	GELOSUBUS	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Non</u> <u>Presente</u>	<u>Presente</u> <u>Non</u> Funziona	<u>Presente</u> Funzionante	<u>Presente</u> Funzionante	<u>SI</u>	<u>SI</u>

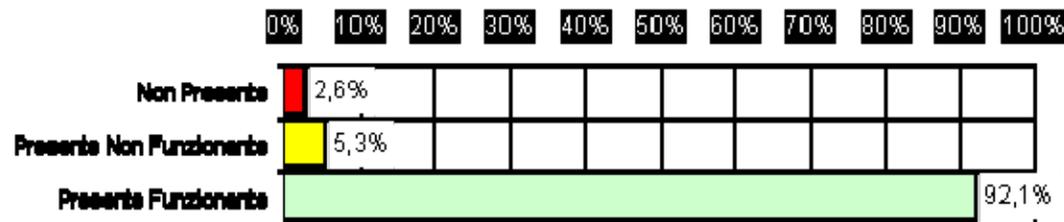
4.3 Gli esiti dei controlli effettuati sui mezzi

Nella seguente sezione vengono riportate apposite tabelle nelle quali vengono evidenziati gli esiti delle ispezioni effettuate sui n. 38 mezzi intercettati nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di ASTI.

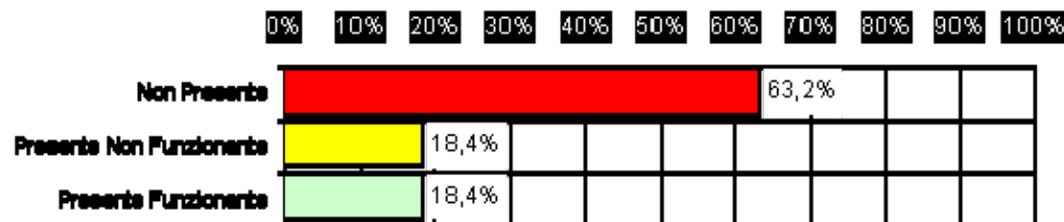
Per ognuna delle specifiche monitorate sono rappresentate, anche graficamente, le performance ottenute.

ESITO DEL CONTROLLO EFFETTUATO SUI MEZZI DI TRASPORTO - Specifiche 1 - 2 - 3 - 4

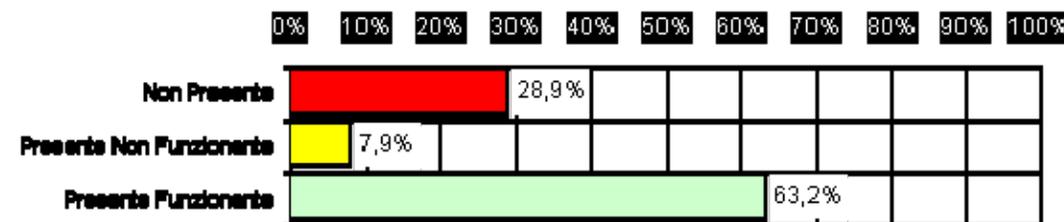
1 - Indicatore di linea esterno	Totale	Perc.
Non Presente	1	2,6%
Presente Non Funzionante	2	5,3%
Presente Funzionante	35	92,1%
Totale complessivo	38	100,0%



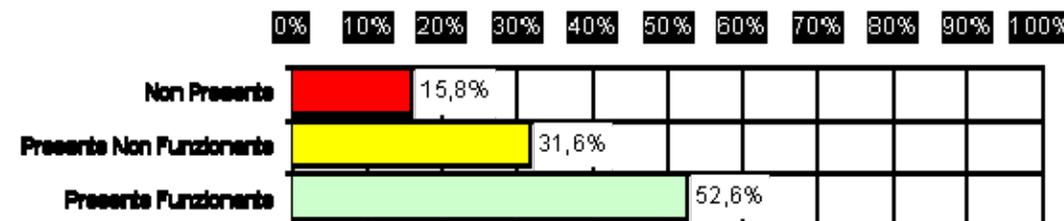
2 - Sintesi vocale di direzione esterna al mezzo	Totale	Perc.
Non Presente	24	63,2%
Presente Non Funzionante	7	18,4%
Presente Funzionante	7	18,4%
Totale complessivo	38	100,0%



3 - BIP - Dispositivo a bordo	Totale	Perc.
Non Presente	11	28,9%
Presente Non Funzionante	3	7,9%
Presente Funzionante	24	63,2%
Totale complessivo	38	100,0%

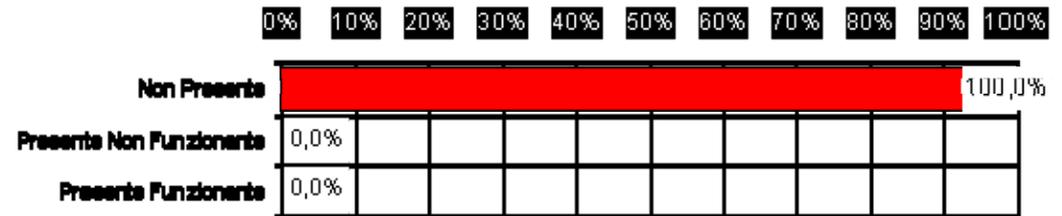


4 - Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Banner	Totale	Perc.
Non Presente	6	15,8%
Presente Non Funzionante	12	31,6%
Presente Funzionante	20	52,6%
Totale complessivo	38	100,0%

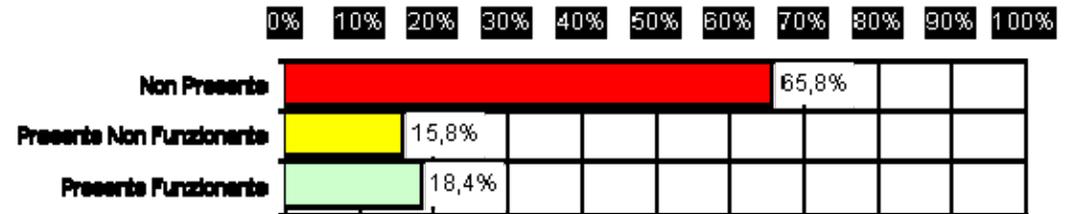


ESITO DEL CONTROLLO EFFETTUATO SUI MEZZI DI TRASPORTO - Specifiche 5 - 6 - 7 - 8

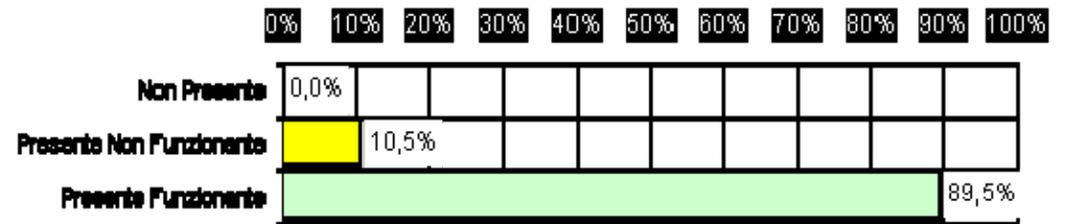
5 - Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Monitor	Totale	Perc.
Non Presente	38	100,0%
Presente Non Funzionante	0	0,0%
Presente Funzionante	0	0,0%
Totale complessivo	38	100,0%



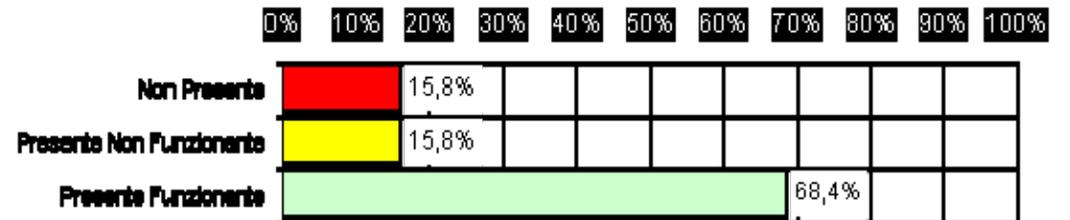
6 - Sintesi vocale di fermata interna al mezzo	Totale	Perc.
Non Presente	25	65,8%
Presente Non Funzionante	6	15,8%
Presente Funzionante	7	18,4%
Totale complessivo	38	100,0%



7 - Impianto di climatizzazione	Totale	Perc.
Non Presente	0	0,0%
Presente Non Funzionante	4	10,5%
Presente Funzionante	34	89,5%
Totale complessivo	38	100,0%

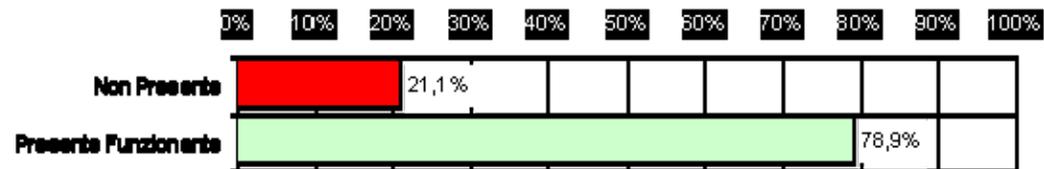


8 - Elevatore per carrozzine	Totale	Perc.
Non Presente	6	15,8%
Presente Non Funzionante	6	15,8%
Presente Funzionante	26	68,4%
Totale complessivo	38	100,0%

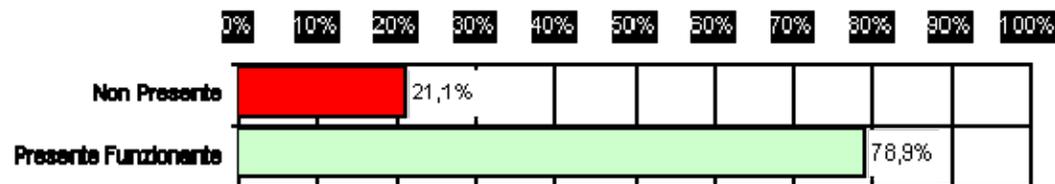


ESITO DEL CONTROLLO EFFETTUATO SUI MEZZI DI TRASPORTO - Specifiche 9 - 10

9 - Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella	Totale	Perc.
Non Presente	8	21,1%
Presente Funzionante	30	78,9%
Totale complessivo	38	100,0%



10 - Pres. sedili per passeg. con ridotte capacità motorie	Totale	Perc.
Non Presente	8	21,1%
Presente Funzionante	30	78,9%
Totale complessivo	38	100,0%



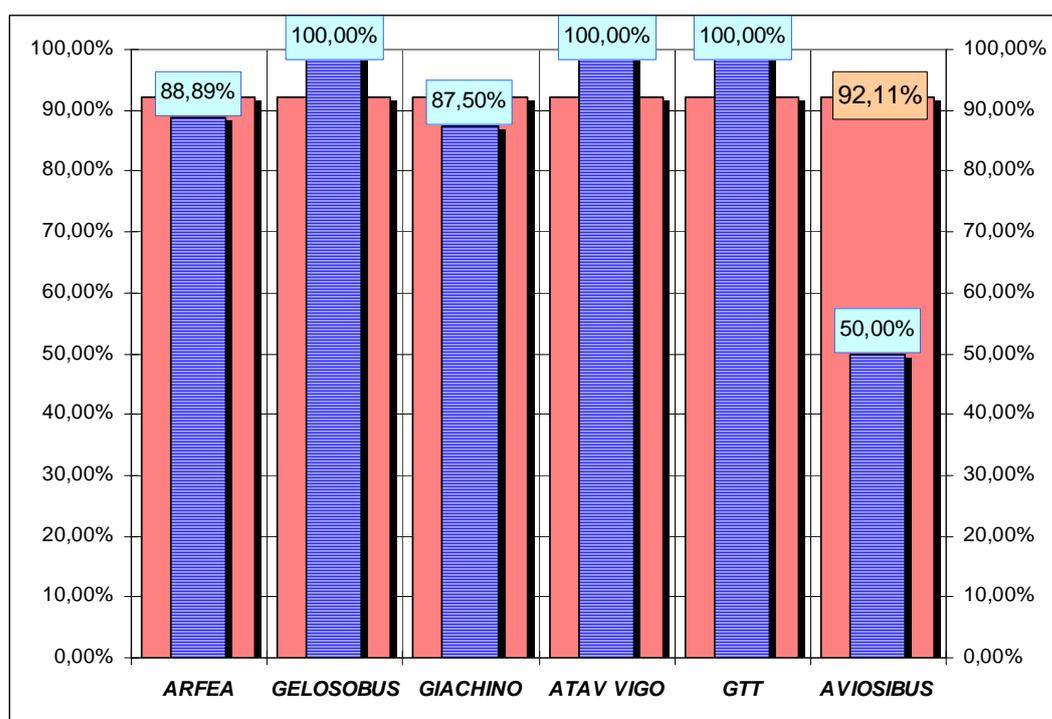
4.4 Le performance delle Aziende

A seguire, per ognuna delle specifiche monitorate, sono rappresentate, anche graficamente, le performance ottenute da ogni singola Azienda.

1 - Indicatore di linea esterno al mezzo

La percentuale media generale, relativa al funzionamento degli indicatori di linea esterni al mezzo, si attesta al 92,11%. Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: ARFEA – GIACHINO e AVIOSIBUS.

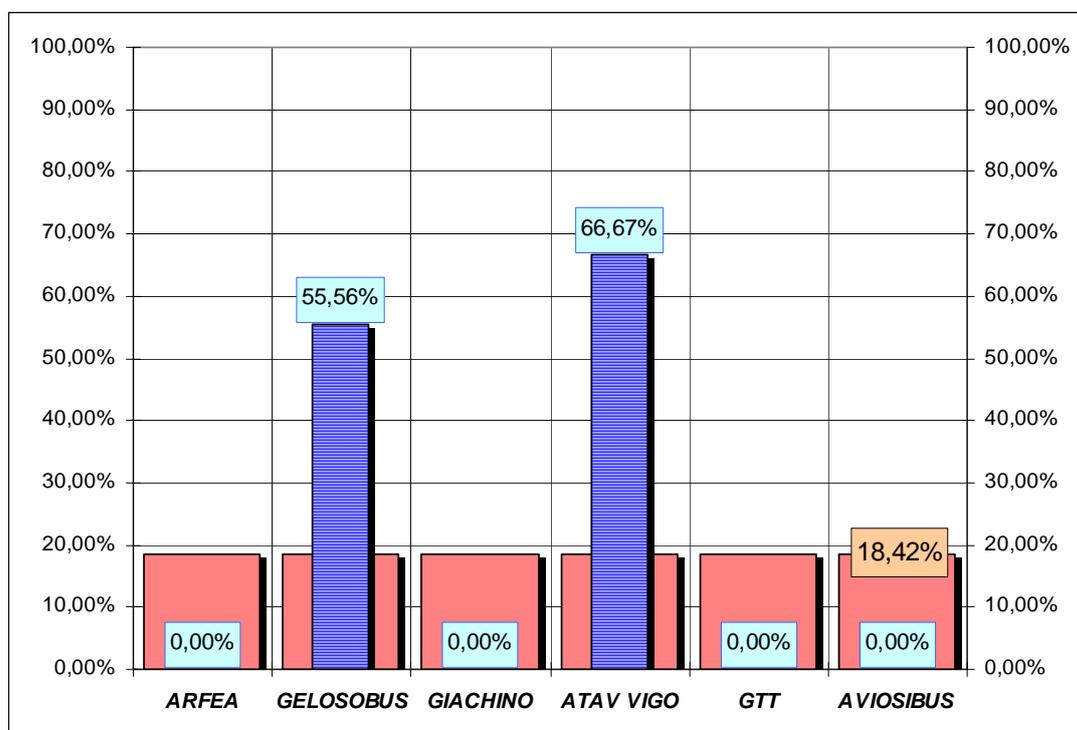
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	8	9	88,89%	92,11%
GELOSOBUS	9	9	100,00%	92,11%
GIACHINO	7	8	87,50%	92,11%
ATAV VIGO	3	3	100,00%	92,11%
GTT	7	7	100,00%	92,11%
AVIOSIBUS	1	2	50,00%	92,11%
<u>GENERALE</u>	35	38	92,11%	-



La percentuale media generale, relativa al funzionamento della sintesi vocale esterna al mezzo, si attesta al 18,42%.

Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: ARFEA – GIACHINO - AVIOSIBUS e GTT.

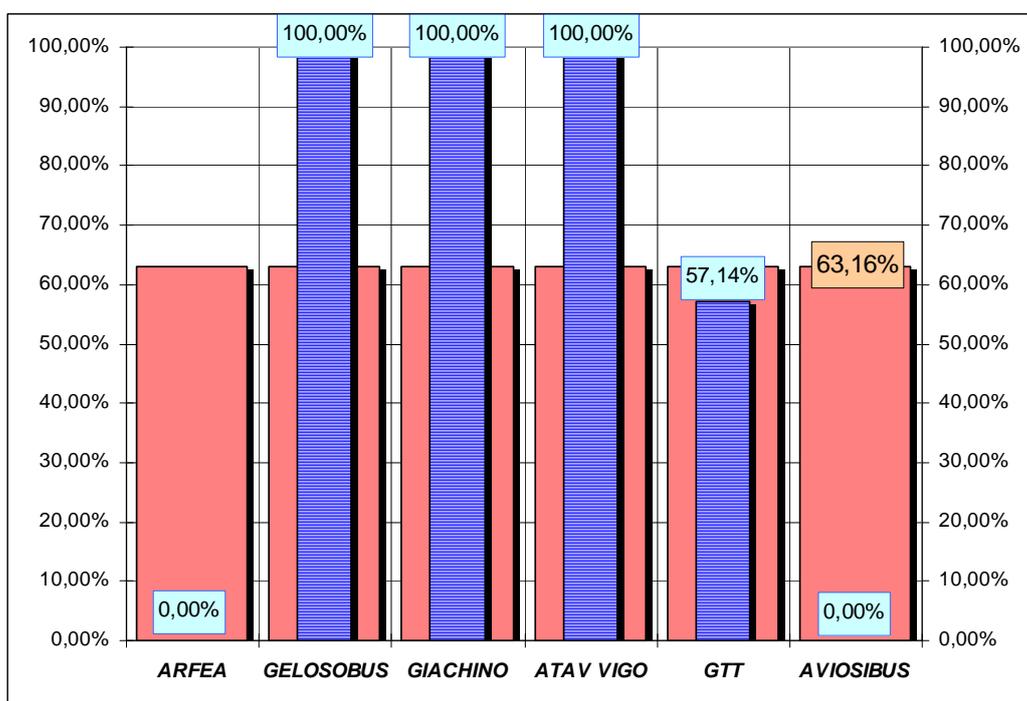
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	0	9	0,00%	18,42%
GELOSOBUS	5	9	55,56%	18,42%
GIACHINO	0	8	0,00%	18,42%
ATAV VIGO	2	3	66,67%	18,42%
GTT	0	7	0,00%	18,42%
AVIOSIBUS	0	2	0,00%	18,42%
<u>GENERALE</u>	7	38	18,42%	-



La percentuale media generale, relativa al funzionamento del dispositivo di bordo afferente al BIP, si attesta al 63,16%.

Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: ARFEA e AVIOSIBUS.

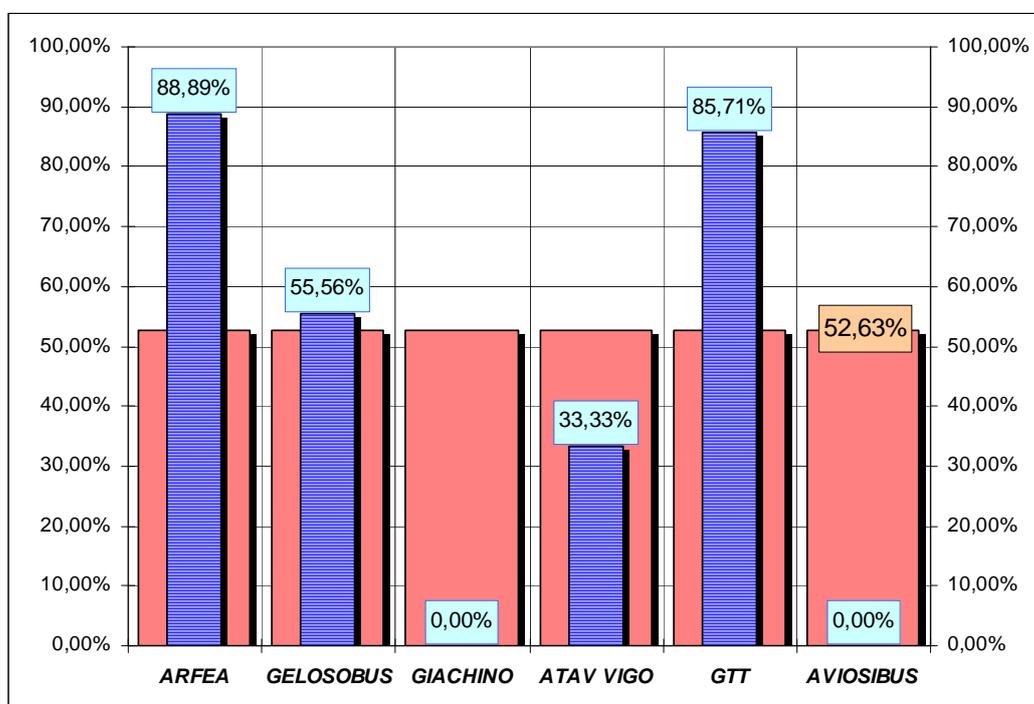
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	0	9	0,00%	63,16%
GELOSOBUS	9	9	100,00%	63,16%
GIACHINO	8	8	100,00%	63,16%
ATAV VIGO	3	3	100,00%	63,16%
GTT	4	7	57,14%	63,16%
AVIOSIBUS	0	2	0,00%	63,16%
<u>GENERALE</u>	24	38	63,16%	-



La percentuale media generale, relativa al funzionamento dell'indicatore visivo interno di fermata Tipologia Banner, si attesta al 52,63%.

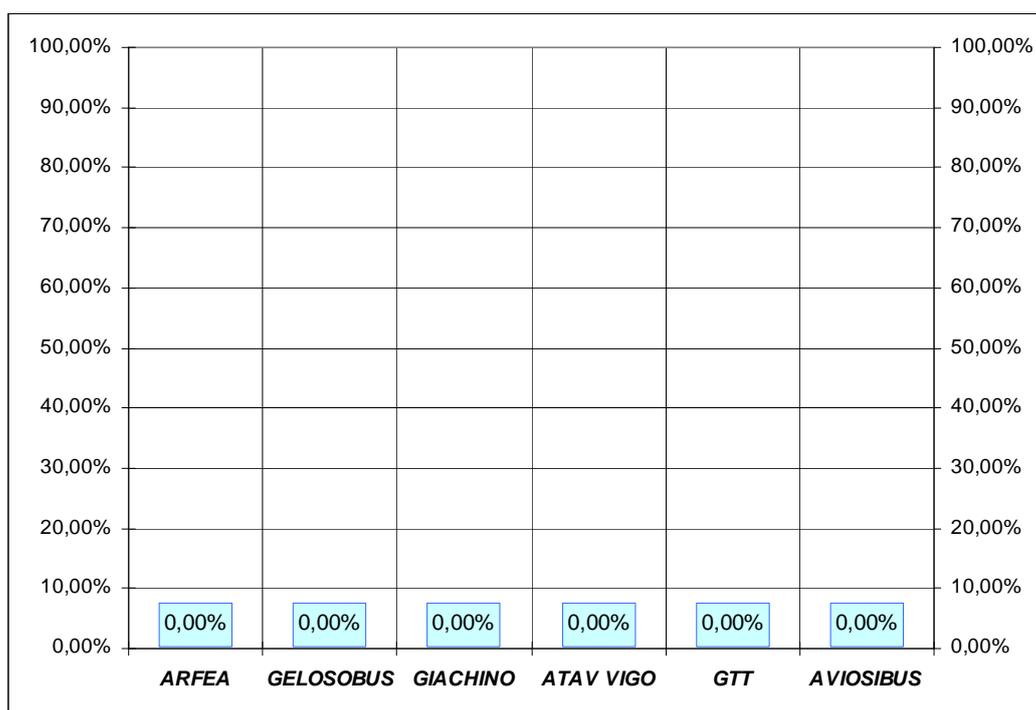
Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: GIACHINO, VIGO e AVIOSIBUS.

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	8	9	88,89%	52,63%
GELOSOBUS	5	9	55,56%	52,63%
GIACHINO	0	8	0,00%	52,63%
ATAV VIGO	1	3	33,33%	52,63%
GTT	6	7	85,71%	52,63%
AVIOSIBUS	0	2	0,00%	52,63%
<u>GENERALE</u>	20	38	52,63%	-



Nessuna Azienda ha dotato i propri mezzi dell'indicatore visivo interno avente Tipologia Monitor.

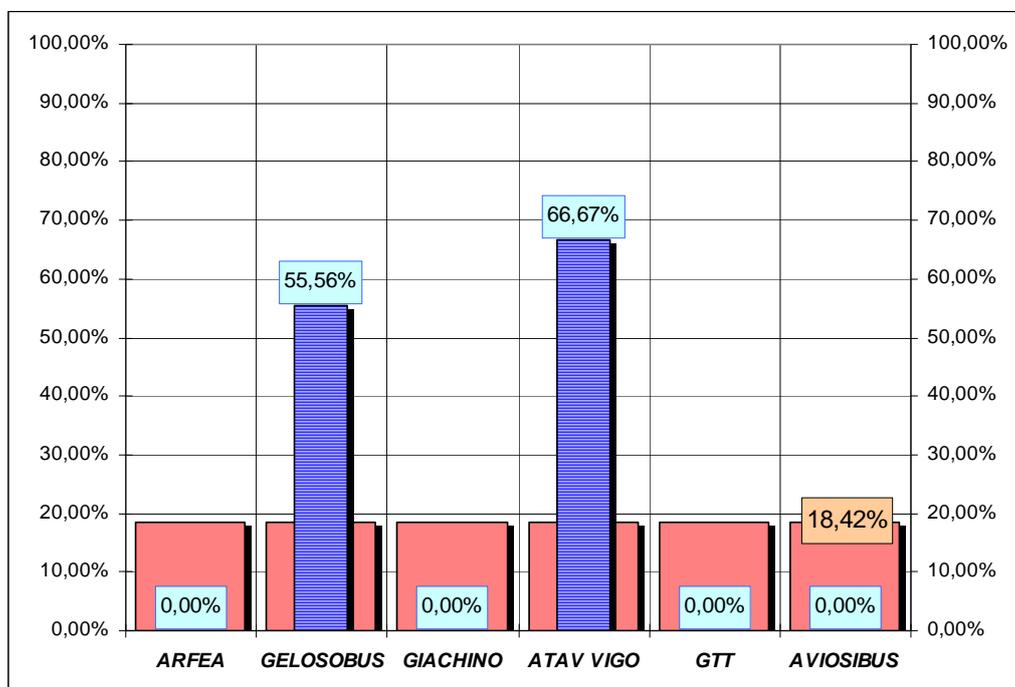
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	0	9	0,00%	0,00%
GELOSOBUS	0	9	0,00%	0,00%
GIACHINO	0	8	0,00%	0,00%
ATAV VIGO	0	3	0,00%	0,00%
GTT	0	7	0,00%	0,00%
AVIOSIBUS	0	2	0,00%	0,00%
<u>GENERALE</u>	0	38	0,00%	-



La percentuale media generale, relativa al funzionamento dell'indicatore visivo interno di fermata Tipologia Banner, si attesta al 18,42%.

Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: ARFEA, GIACHINO, GTT e AVIOSIBUS.

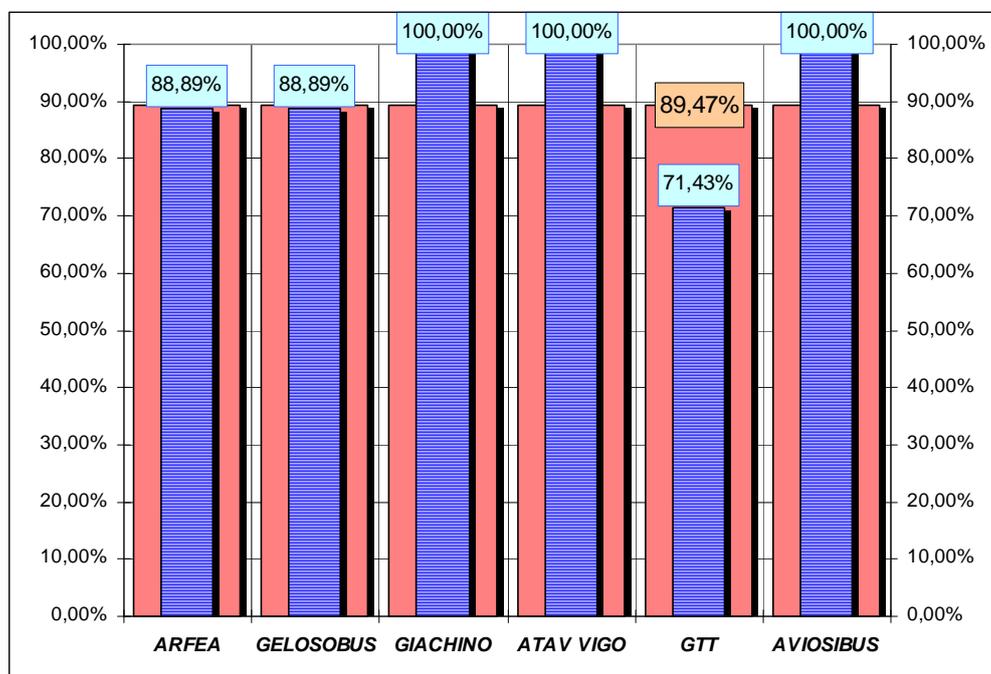
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	0	9	0,00%	18,42%
GELOSOBUS	5	9	55,56%	18,42%
GIACHINO	0	8	0,00%	18,42%
ATAV VIGO	2	3	66,67%	18,42%
GTT	0	7	0,00%	18,42%
AVIOSIBUS	0	2	0,00%	18,42%
<u>GENERALE</u>	7	38	18,42%	-



La percentuale media generale, relativa al funzionamento dell'impianto di climatizzazione, si attesta al 89,47%.

Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: ARFEA, GELOSOBUS e GTT.

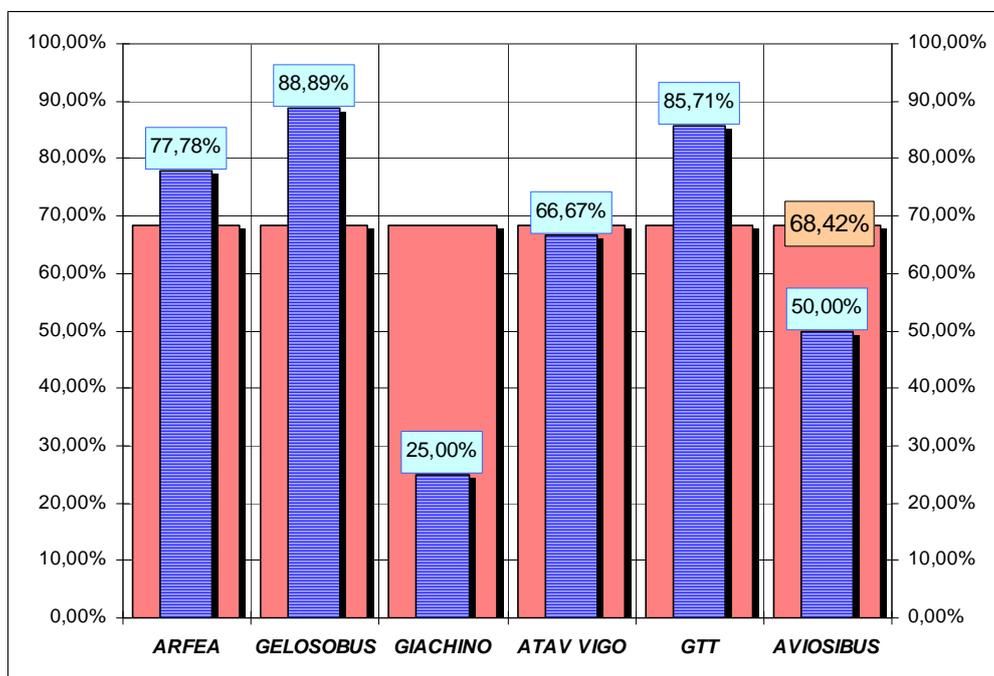
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	8	9	88,89%	89,47%
GELOSOBUS	8	9	88,89%	89,47%
GIACHINO	8	8	100,00%	89,47%
ATAV VIGO	3	3	100,00%	89,47%
GTT	5	7	71,43%	89,47%
AVIOSIBUS	2	2	100,00%	89,47%
<u>GENERALE</u>	34	38	89,47%	-



La percentuale media generale, relativa al funzionamento dell'elevatore per carrozzine, si attesta al 68,42%.

Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: ARFEA, GIACHINO, VIGO e GTT.

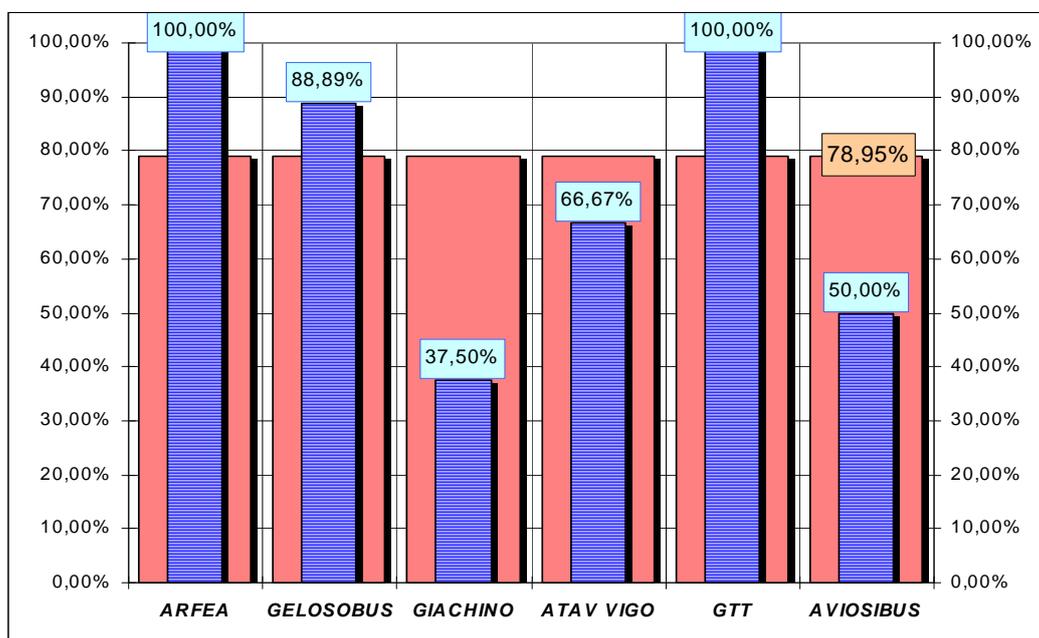
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	7	9	77,78%	68,42%
GELOSOBUS	8	9	88,89%	68,42%
GIACHINO	2	8	25,00%	68,42%
ATAV VIGO	2	3	66,67%	68,42%
GTT	6	7	85,71%	68,42%
AVIOSIBUS	1	2	50,00%	68,42%
<u>GENERALE</u>	26	38	68,42%	-



La percentuale media generale, relativa alla presenza della postazione dedicata ai disabili in carrozzella, si attesta al 78,95%.

Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: GIACHINO, VIGO e AVIOSIBUS.

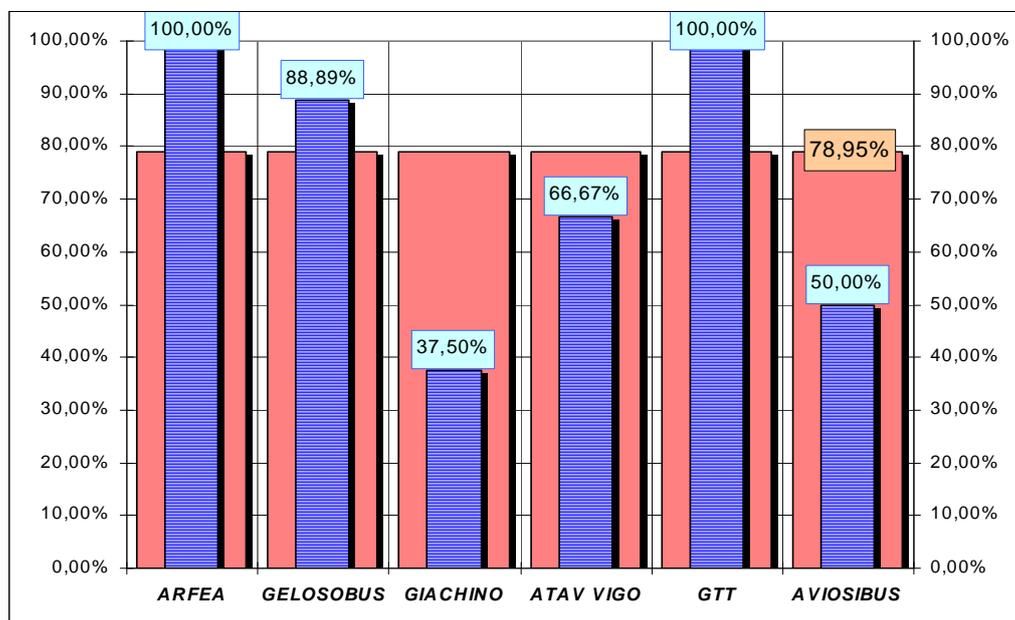
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	9	9	100,00%	78,95%
GELOSOBUS	8	9	88,89%	78,95%
GIACHINO	3	8	37,50%	78,95%
ATAV VIGO	2	3	66,67%	78,95%
GTT	7	7	100,00%	78,95%
AVIOSIBUS	1	2	50,00%	78,95%
<u>GENERALE</u>	30	38	78,95%	-



La percentuale media generale, relativa alla presenza di sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie, si attesta al 78,95%.

Inferiori alla media risultano le performance delle Aziende: GIACHINO, VIGO e AVIOSIBUS.

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
ARFEA	9	9	100,00%	78,95%
GELOSOBUS	8	9	88,89%	78,95%
GIACHINO	3	8	37,50%	78,95%
ATAV VIGO	2	3	66,67%	78,95%
GTT	7	7	100,00%	78,95%
AVIOSIBUS	1	2	50,00%	78,95%
<u>GENERALE</u>	30	38	78,95%	-



4.5 Valutazioni sull'accessibilità dei mezzi

Come in precedenza ampiamente riportato ai punti 2.3 e 3.2 della presente relazione, i mezzi adibiti al trasporto pubblico, per essere pienamente fruibili da tutti i passeggeri con disabilità, dovrebbero possedere, in estrema sintesi, i seguenti requisiti minimi:

1. *Indicazione ben leggibile del numero, nome o destinazione del veicolo;*
2. *Dispositivi sonori e luminosi di segnalazione delle fermate (esterni ed interni al mezzo);*
3. *Pedana estraibile per colmare il divario tra entrata e banchina;*
4. *Alloggiamenti specifici per carrozzina;*
5. *Posti riservati ai passeggeri con disabilità opportunamente contrassegnati.*

A tal proposito, nell'evidenziare che la Provincia di Asti in data 22.12.2009 ha sottoscritto il Contratto di Servizio per la regolamentazione dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano di persone valevole nel bacino di Asti, si rileva che, al fine di *"equiparare sotto il profilo dei diritti e dei doveri i soggetti non deambulanti a quelli normodotati"*, è attualmente in essere un servizio di trasporto, gestito dal COAS, dedicato per passeggeri disabili attivabile su prenotazione.

Ciò ricordato, a seguire si commentano gli esiti delle ispezioni effettuate sui n. 38 mezzi intercettati nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di ASTI.

Requisito 1.

L'indicatore di linea esterno al mezzo è presente ed è funzionante per il 92,1% dei casi esaminati.

Il 2,6% degli autoveicoli è sprovvisto di tale impianto, in questi casi l'indicazione della linea viene assicurata tramite cartellonistica.

Requisito 2.

Particolarmente critiche appaiono le situazioni di assenza sui mezzi degli apparati tecnici afferenti sia la "Sintesi vocale di direzione esterna al mezzo" sia la "Sintesi vocale di fermata interna al mezzo".

Il 63,2% dei mezzi controllati è infatti sprovvisto della "Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo", mentre risulta pari al 65,8% la percentuale dei mezzi dove non sono presenti i dispositivi di "Sintesi vocale di fermata interna al mezzo".

Appare invece evidente che l'assenza sul 100% dei mezzi controllati degli "Indicatori visivi interni di fermata", tipologia Monitor, appare una scelta voluta dalle Aziende che hanno deliberatamente optato per la tipologia del Banner.

Infatti sul 52,6% degli autoveicoli è presente la tipologia del Banner quale "Indicatore visivo interno di fermata", anche se, sul restante 47,4% di questi mezzi, i Banner o non sono comunque funzionanti (il 31,6%) o non sono presenti (il 15,8%).

Requisito 3.

Per quanto concerne l'elevatore per carrozzine nel 68,4% dei mezzi controllati è presente, mentre sul restante 30,6% dei veicoli l'elevatore o non è funzionante (il 15,8%) o non è presente (il 15,8%).

Requisito 4.

La presenza sui mezzi della "Postazione dedicata ai disabili in carrozzella" è pari al 78,9% dei mezzi controllati. Nel 21,1% dei mezzi la "Postazione dedicata ai disabili in carrozzella" non è presente.

Requisito 5.

La presenza sui mezzi della "Postazione per passeggeri con ridotta capacità motoria" è pari al 78,9% dei mezzi controllati. Nel 21,1% dei mezzi la "Postazione per passeggeri con ridotta capacità motoria" non è presente.

In due degli otto casi in cui sul mezzo non è presente né la "Postazione dedicata ai disabili in carrozzella" né la "Postazione per passeggeri con ridotta capacità motoria" è invece presente l'elevatore per carrozzine (Azienda GIACHINO).

Ulteriori considerazioni meritano gli altri item oggetto dei controlli effettuati sui mezzi.

Il dispositivo "BIP" è presente a bordo è risulta funzionante nel 62,3% dei veicoli, mentre solo nel 7,8% degli ulteriori casi i dispositivi sono presenti ma non risultavano funzionanti.

La non presenza a bordo del dispositivo "Bip" (il 28,9%) è riconducibile ai mezzi appartenenti all'ARFEA ed a AVIOSIBUS.

L'impianto di "Climatizzazione" all'interno degli autoveicoli è inoltre presente ed è funzionante per l'89,5% dei mezzi esaminati.

Nessun mezzo risulta comunque sprovvisto di tale impianto.

Fatta eccezione per il dato relativo all'allestimento dei veicoli di cui al Requisito 1 (*Indicatore di linea esterno al mezzo* – presenza pari al 92,1% dei casi esaminati), raramente viene segnalata la presenza a bordo dei mezzi dei dispositivi di cui al Requisito 2 (*Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo - Sintesi vocale di fermata interna al mezzo - Indicatori visivi interni di fermata*), utili alle persone con una specifica disabilità sensoriale, la cui presenza risulterebbe comunque importante al fine del miglioramento della fruibilità del servizio per tutte le tipologie di utenti.

Gli allestimenti per i passeggeri disabili, riconducibili alla presenza di:

- *elevatore elettrico/pedana ribaltabile/pianale ribassato per favorire la salita e discesa della carrozzina (nel 68,4% dei mezzi di cui al Requisito 3);*
- *alloggiamento specifico per carrozzina all'interno del veicolo (nel 78,9% dei mezzi di cui al Requisito 4);*
- *postazione per passeggeri con ridotta capacità motoria (nel 78,9% dei mezzi di cui al Requisito 5).*

risultano presenti in una percentuale variabile tra il 68% ed il 78%.

Per ammissione degli addetti ai lavori, l'allestimento per disabili presente sul veicolo relativo all'elevatore elettrico, può guastarsi con una certa frequenza. Questo rende raccomandabile una regolare manutenzione di tali dispositivi.

Dall'esperienza sul campo effettuata dagli ispettori regionali, emerge come spesso il personale addetto alla guida dei mezzi non sia stato adeguatamente preparato per azionare i dispositivi tecnici specifici di cui al Requisito 3, il fatto oggettivamente pregiudica la possibilità di far viaggiare le persone con disabilità motoria.

Di contro si può sottolineare come i conducenti abbiano sempre evidenziato agli ispettori regionali la loro piena disponibilità ad offrire assistenza al passeggero disabile.

Concludendo la trattazione della presente sezione, si evidenziano le seguenti due considerazioni statistiche.

La prima. Dei n. 38 mezzi dedicati ai servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine/Destinazione il Comune di ASTI ed intercettati dagli ispettori regionali, solo un autoveicolo su 5 risulta completamente attrezzato per il trasporto delle persone con disabilità.

La seconda. Solo un autoveicolo su 10 dei mezzi completamente attrezzati con i dispositivi dedicati alle persone disabili al trasporto di persone con disabilità ed intercettati dagli ispettori regionali, aveva contemporaneamente in efficienza tutti i dispositivi idonei al trasporto delle persone con disabilità.

Alla luce di quanto sopra, si riterrebbe utile attivare in futuro, nell'ambito delle attività di competenza del Settore regionale "Controllo sulla gestione dei trasporti e delle infrastrutture", una attività mirata di controllo al fine di comprendere:

- *quali e quanti mezzi nel tempo sono stati contribuiti dalla Regione Piemonte;*
- *quali mezzi di quelli contribuiti siano ancora in esercizio;*
- *quali e quanti mezzi, di cui ai punti precedenti, abbiano o meno in efficienza gli allestimenti utili a facilitare il trasporto delle persone disabili.*

5.1 *Le fermate adibite al servizio di linea*

Le fermate del trasporto pubblico locale rappresentano il punto iniziale o terminale dello spostamento mediante il mezzo di trasporto collettivo e costituiscono in particolare il punto di connessione con una modalità di trasporto molto vulnerabile, quella pedonale.

In quanto aree di interscambio a loro modo articolate (area di attesa, percorso di accesso, attraversamento stradale, interscambio...) sono spesso localizzate in contesti ambientali complessi. Per questo motivo necessitano di grande cura progettuale, con un'attenzione specifica alle condizioni di sicurezza.

Attraverso l'attività di controllo realizzata dagli ispettori regionali è stata indagata la presenza o meno alle fermate dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine/Destinazione il Comune di ASTI, dei seguenti n. 9 item:

- Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata;
- Presenza di stalli adibiti alla sosta di autovetture negli spazi di fermata;
- Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata;
- Presenza di percorso Loges;
- Presenza di rampa di accesso carrozzine in prossimità della fermata;
- Presenza indicazione nome/numero della fermata;
- Presenza indicazione fermata;
- Presenza cartografia della rete dei servizi;
- Presenza locandine orario.

Una sorta di "diagnostica" delle fermate volta a verificarne l'accessibilità e la fruibilità in particolare da parte delle persone con disabilità.

Ben sapendo che le principali difficoltà che incontrano le persone con disabilità nell'uso dei mezzi pubblici di trasporto sono riconducibili sia al percorso che conduce il passeggero dal punto di origine alla destinazione finale del suo spostamento sia alla presenza/tipologia delle informazioni relative al servizio stesso, si sottolinea che l'attività ispettiva non si è strutturata nella verifica tecnico/geometrica della struttura delle fermate ma si è orientata alla sola verifica concreta, di sostanza, dei succitati n. 9 item.

La Banca dati relativa alle risultanze degli item indagati è riportata nell'apposito allegato alla presente relazione.

Dalle informazioni direttamente assunte dal sito della Provincia di ASTI (aggiornamento anno 2017), si evince che il trasporto pubblico della Provincia di Asti conta un totale indicativo di 1.130 fermate di servizio, dislocate su più province a copertura di tutti i collegamenti di trasporto su gomma offerti. Le fermate sul solo territorio della provincia di Asti risultano circa 880.

Negli ultimi decenni risulta che le fermate di trasporto pubblico sono state progressivamente oggetto di adeguamento, nel dettaglio: nel corso del primo quinquennio del 2000 i primi 56 siti di fermata sono stati adeguati al Codice della Strada, nel secondo quinquennio del 2000 altre 56 fermate sono state sistemate scegliendo di agire sulle strade principali del territorio - n. 42 fermate sulla S.R. 10, n. 6 fermate sulla SR 457, n. 8 fermate sulla SR 592; nel più recente passato, dal 2010 al 2017 si è intervenuto su altri 76 siti.

I criteri di intervento, a suo tempo adottati per la scelta delle fermate da infrastrutturare, risultano i seguenti: *in primis la necessità e strategicità dell'intervento, misurata in particolare sul numero di utilizzatori e sulle condizioni reali del sito; inoltre la disponibilità dell'Amministrazione comunale in termini di disponibilità e di interessamento all'intervento.*

Gli interventi attuati sono stati finanziati con il progetto regionale MOVILINEA, con cui la Regione Piemonte ha veicolato agli Enti locali delegati alla materia del trasporto pubblico locale, specifici contributi per gli investimenti infrastrutturali.

Da quanto riportato nel sito provinciale, l'attività svolta in maniera congiunta e convenzionata con i Comuni del territorio si sta esaurendo.

Lo sviluppo futuro del progetto è pertanto orientato verso una gestione più interna all'Ente e più legata alle effettive condizioni di necessità del sito di fermata contestualizzato nel tratto stradale su cui insiste.

Risulta che l'Ente abbia redatto un programma di interventi a distribuzione polverizzata sul territorio provinciale, cofinanziato al 35% dalla Provincia e per il 65% da fondi regionali, attraverso cui intende migliorare le condizioni stradali e di fermata del servizio pubblico di linea su circa un centinaio di siti.

In questo percorso le Amministrazioni comunali ed il Consorzio erogatore dei servizi di linea sono stati coinvolti dalla Provincia, al fine di definire l'intervento più idoneo alla specificità del caso.

5.2 *Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate*

Nel corso dell'attività di controllo le verifiche ispettive effettuate nelle varie fermate sono state complessivamente 403. Sono state intercettate sia le fermate OBBLIGATORIE (la maggior parte) sia le fermate a RICHIESTA.

Di seguito si riporta una specifica tabella nella quale si evidenzia analiticamente la quantificazione dei controlli effettuati suddivisa per tipologia di fermata.

<i>TIPOLOGIA DI FERMATA</i>	<i>N° Verifiche effettuate Fermate Obbligatorie</i>	<i>N° Verifiche effettuate Fermate a Richiesta</i>	<i>N° Verifiche effettuate Complessivamente</i>
<i>Verifiche effettuate sulle Fermate ispezionate presso i Movicentro</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i><u>7</u></i>
<i>Verifiche effettuate sulle Fermate intercettate in Linea</i>	<i>360</i>	<i>36</i>	<i><u>396</u></i>
<i><u>Totale</u></i>	<i><u>367</u></i>	<i><u>36</u></i>	<i><u>403</u></i>

Le fermate sono state classificate in:

Fermate Obbligatorie = tutte le fermate previste dal Programma di Esercizio (località o denominazione della fermata, previste dall'orario della linea con a fianco gli orari di passaggio dei mezzi).

Fermate a Richiesta = tutte le altre fermate presenti sulla linea che possono essere effettuate dall'autista, su richiesta dell'utente, sia in salita che in discesa dal mezzo.

Le 396 verifiche complessivamente effettuate sulle fermate intercettate percorrendo le varie linee sui mezzi, sono così ripartite:

TIPOLOGIA DI FERMATA	N°
Verifiche effettuate su Fermate ispezionate una sola volta	348
Verifiche effettuate su Fermate ispezionate due volte	36
Verifiche effettuate su Fermate ispezionate tre volte	12
<u>Totale</u>	<u>396</u>

MONITORAGGIO SERVIZI TPL - PROVINCIA DI ASTI <LE FERMATE ISPEZIONATE>

Fatta esclusione delle ispezioni effettuate alle fermate di "partenza o di arrivo" dei Movicentri di Asti e di Chivasso, risultano complessivamente monitorate 370 fermate:

RELAZIONE FRA VERIFICHE ISPETTIVE E FERMATE	N° Verifiche effettuate <u>Complessivamente</u>		<u>N° Fermate Verificate</u>
Verifiche effettuate su Fermate ispezionate una sola volta	<u>348</u>	>>>	348
Verifiche effettuate su Fermate ispezionate due volte	<u>36</u>	>>>	18
Verifiche effettuate su Fermate ispezionate tre volte	<u>12</u>	>>>	4
<u>Totale</u>	<u>396</u>		<u>370</u>

Le n. 370 fermate complessivamente controllate sono state ripartite in "Fermate Obbligatorie" ed in "Fermate a Richiesta". Di seguito si riportano i dati relativi al numero di fermate oggetto di una, due o tre ispezioni:

FERMATA	N° <u>Fermate Obbligatorie</u>	N° <u>Fermate a Richiesta</u>	TOTALE
Fermate ispezionate una sola volta	316	32	<u>348</u>
Fermate ispezionate due volte	16	2	<u>18</u>
Fermate ispezionate tre volte	4	0	<u>4</u>
<u>Totale</u>	<u>336</u>	<u>34</u>	<u>370</u>

Le 18 fermate oggetto di due verifiche ispettive sono state:

<i>Nr.</i>	<i>COMUNE</i>	<i>DENOMINAZIONE FERMATA</i>	<i>DIREZIONE.</i>	<i>N° Ispezioni</i>
1	Agliano Terme	Agliano paese	Da ASTI	2
2	Agliano Terme	Agliano paese	<u>Verso ASTI</u>	2
3	Altavilla Monferrato (AL)	Altavilla Moretta - deposito Arfea - <u>Capolinea</u>		2
4	Asti	Asti - C.so Torino	<u>Da ASTI</u>	2
5	Asti	Palucco	<u>Da ASTI</u>	2
6	Asti	San Marzanotto	<u>Da ASTI</u>	2
7	Asti	San Marzanotto	<u>Verso ASTI</u>	2
8	Asti	Serravalle d'Asti	<u>Da ASTI</u>	2
9	Asti	Serravalle d'Asti	<u>Verso ASTI</u>	2
10	Asti	Valenzani	<u>Verso ASTI</u>	2
11	Isola d'Asti	Bivio Repergo	<u>Da ASTI</u>	2
12	Isola d'Asti	Bivio Repergo	<u>Verso ASTI</u>	2
13	Isola d'Asti	Molini d'Isola	<u>Da ASTI</u>	2
14	Isola d'Asti	Molini d'Isola	<u>Verso ASTI</u>	2
15	Montafia	Montafia	<u>Verso ASTI</u>	2
16	Montechiaro d'Asti	Montechiaro d'Asti Paese	<u>Verso ASTI</u>	2
17	Villanova d'Asti	Villanova Parco	<u>Da ASTI</u>	2
18	Villanova d'Asti	Villanova Peso	<u>Verso ASTI</u>	2
<u>TOTALE</u>				<u>36</u>

Le 4 fermate oggetto di tre verifiche ispettive sono:

<i>Nr.</i>	<i>COMUNE</i>	<i>DENOMINAZIONE FERMATA</i>	<i>DIREZIONE.</i>	<i>N° Ispezioni</i>
1	Isola d'Asti	Isola d'Asti paese	Da ASTI	3
2	Isola d'Asti	Isola d'Asti paese	Verso ASTI	3
3	Moncalvo	Moncalvo - P.za Carlo Alberto -	Capolinea	3
4	Villanova d'Asti	Villanova F.S.	Capolinea	3
<u>TOTALE</u>				<u>12</u>

La ragione che ha portato a far sì che alcune fermate siano state ispezionate più volte, risiede nel fatto che rappresentavano fermate di tratte in comune con altre linee di trasporto.

IL NUMERO DI VERIFICHE ISPETTIVE EFFETTUATE RIPARTITE PER COMUNE

Complessivamente le 370 fermate monitorate sono state intercettate in 99 comuni, 19 dei quali non facenti parte della Provincia di Asti.

COMUNE	N°	COMUNE	N°	COMUNE	N°
Asti	<u>43</u>	Rocca d'Arazzo	<u>4</u>	Dusino San Michele	<u>2</u>
Refrancore	<u>12</u>	Rocchetta Tanaro	<u>4</u>	Frinco	<u>2</u>
Costigliole d'Asti	<u>11</u>	San Damiano d'Asti	<u>4</u>	Grazzano Badoglio	<u>2</u>
Viarigi	<u>11</u>	San Paolo Solbrito	<u>4</u>	Guarene (CN)	<u>2</u>
Antignano	<u>8</u>	Vesime	<u>4</u>	Lauriano (TO)	<u>2</u>
Canelli	<u>8</u>	Viale	<u>4</u>	Loazzolo	<u>2</u>
Montegrosso d'Asti	<u>8</u>	Villafranca d'Asti	<u>4</u>	Moasca	<u>2</u>
Villanova d'Asti	<u>8</u>	Altavilla Monferrato (AL)	<u>3</u>	Montemagno	<u>2</u>
Castell'Alfero	<u>7</u>	Calliano	<u>3</u>	Monteu da Po (TO)	<u>2</u>
Isola d'Asti	<u>7</u>	Castello di Annone	<u>3</u>	Passerano Marmorito	<u>2</u>
Agliano Terme	<u>6</u>	Cocconato	<u>3</u>	Penango	<u>2</u>
Camerano Casasco	<u>6</u>	Cortanze	<u>3</u>	Piovà Massaia	<u>2</u>
Govone (CN)	<u>6</u>	Magliano Alfieri (CN)	<u>3</u>	Portacomaro	<u>2</u>
Settime	<u>6</u>	Tonco	<u>3</u>	Priocca (CN)	<u>2</u>
Villadeati (AL)	<u>6</u>	Valfenera	<u>3</u>	Roatto	<u>2</u>
Alfiano Natta (AL)	<u>5</u>	Azzano d'Asti	<u>2</u>	S. Sebastiano Po (TO)	<u>2</u>
Montafia	<u>5</u>	Brozolo (TO)	<u>2</u>	San Martino Alfieri	<u>2</u>
Montechiaro d'Asti	<u>5</u>	Calosso	<u>2</u>	San Marzano Oliveto	<u>2</u>
Baldichieri d'Asti	<u>4</u>	Cantarana	<u>2</u>	Vigliano d'Asti	<u>2</u>
Bubbio	<u>4</u>	Casorzo	<u>2</u>	Vignale Monferrato (AL)	<u>2</u>
Canale (CN)	<u>4</u>	Cassinasco	<u>2</u>	Villa San Secondo	<u>2</u>
Castagnole Monferrato	<u>4</u>	Castagnito (CN)	<u>2</u>	Bruno	<u>1</u>
Castelnuovo Don Bosco	<u>4</u>	Castagnole delle Lanze	<u>2</u>	Castelnuovo Belbo	<u>1</u>
Cerrina Monferrato (AL)	<u>4</u>	Castellero	<u>2</u>	Corsione	<u>1</u>
Cerro Tanaro	<u>4</u>	Castelnuovo Calcea	<u>2</u>	Cortemilia (CN)	<u>1</u>
Chiusano d'Asti	<u>4</u>	Cavagnolo (TO)	<u>2</u>	Ferrere	<u>1</u>
Cortazzone	<u>4</u>	Celle Enomondo	<u>2</u>	Incisa Scapaccino	<u>1</u>
Monale	<u>4</u>	Cessole	<u>2</u>	Maretto	<u>1</u>
Moncalvo	<u>4</u>	Cinaglio	<u>2</u>	Mombaruzzo	<u>1</u>
Montiglio Monferrato	<u>4</u>	Cisterna d'Asti	<u>2</u>	Montaldo Scarampi	<u>1</u>
Nizza Monferrato	<u>4</u>	Cortandone	<u>2</u>	Monticello d'Alba (CN)	<u>1</u>
Odalengo Grande (AL)	<u>4</u>	Cossombrato	<u>2</u>	Piea	<u>1</u>
Revigliasco d'Asti	<u>4</u>	Cunico	<u>2</u>	Soglio	<u>1</u>

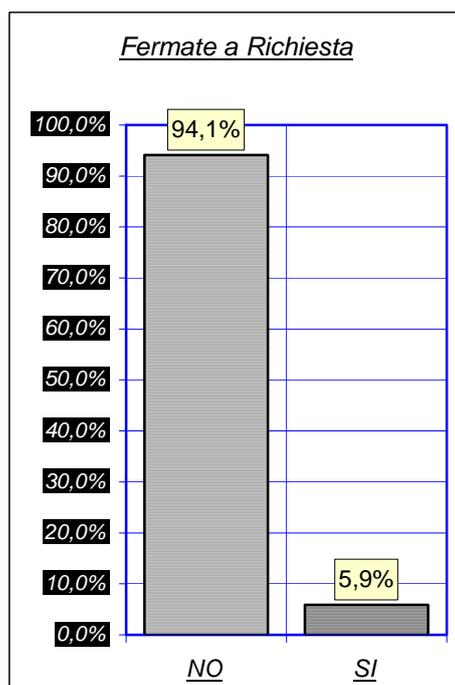
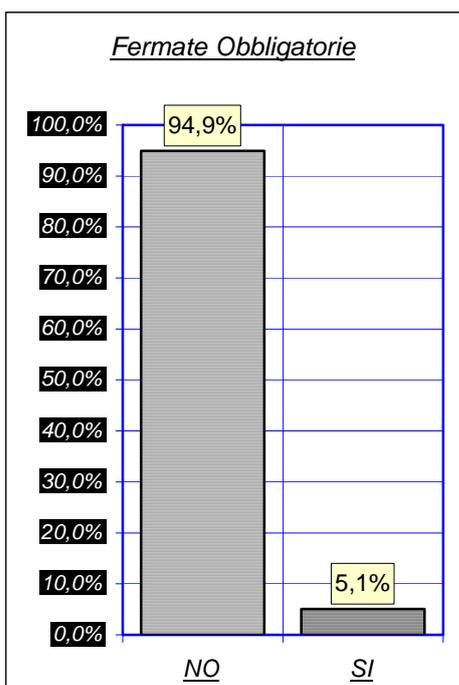
5.3 Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate Obbligatorie ed a Richiesta

Nella presente sezione vengono restituiti, in forma aggregata, per ognuna delle n. 9 item oggetto dell'attività di controllo, i numeri assoluti, i valori percentuali e le rappresentazioni grafiche relative a tutte le n. 370 fermate monitorate (n. 336 Obbligatorie e n. 34 a Richiesta).

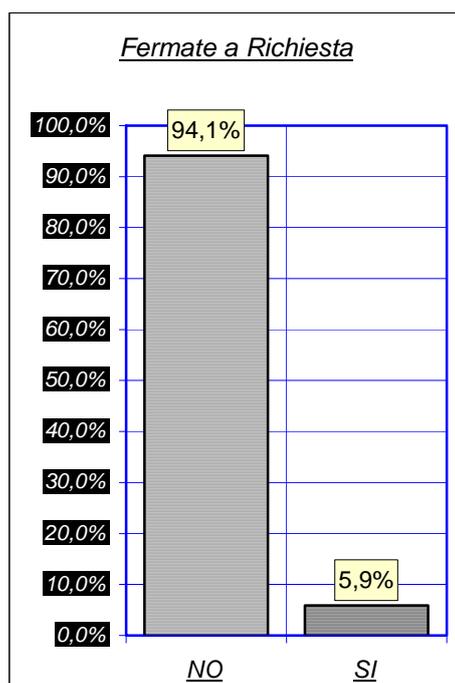
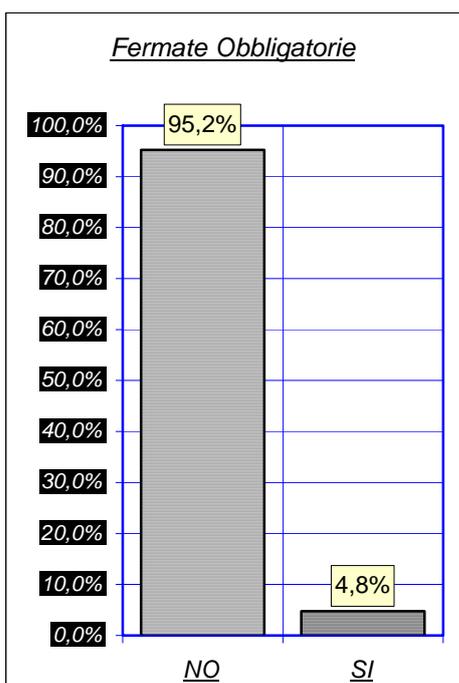
Le tabelle sono riportate senza commento alcuno, per la trattazione tematica si rimanda alla sezione 5.7 denominata *Valutazioni in ordine all'accessibilità delle fermate*.

1 - Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata

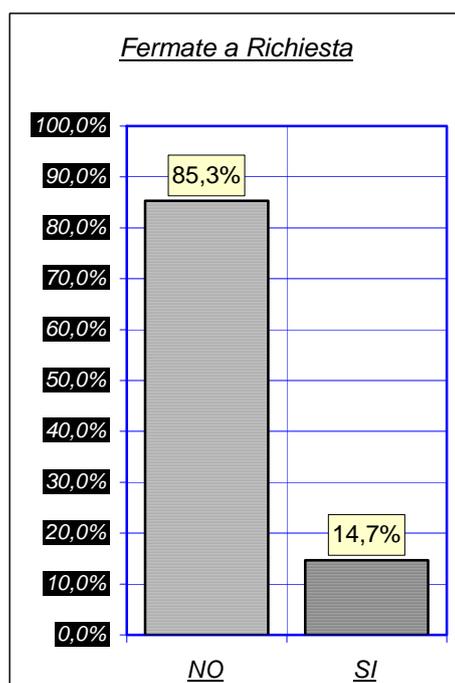
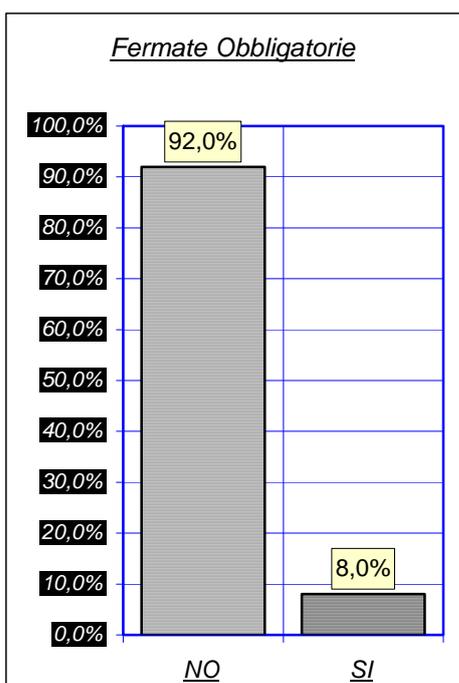
- 1 - Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	319	94,9%	32	94,1%
SI	17	5,1%	2	5,9%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



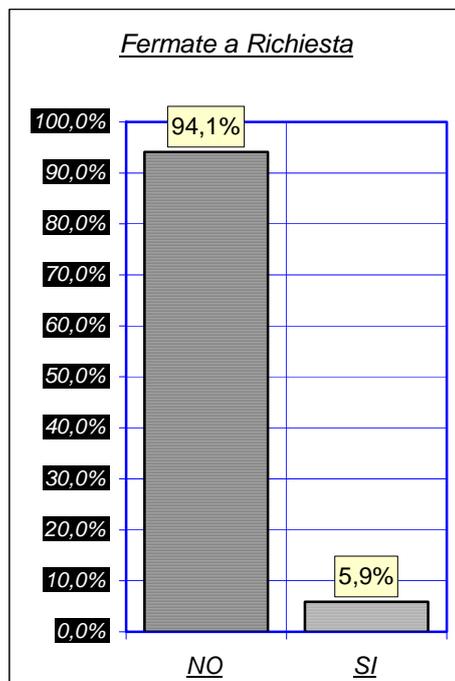
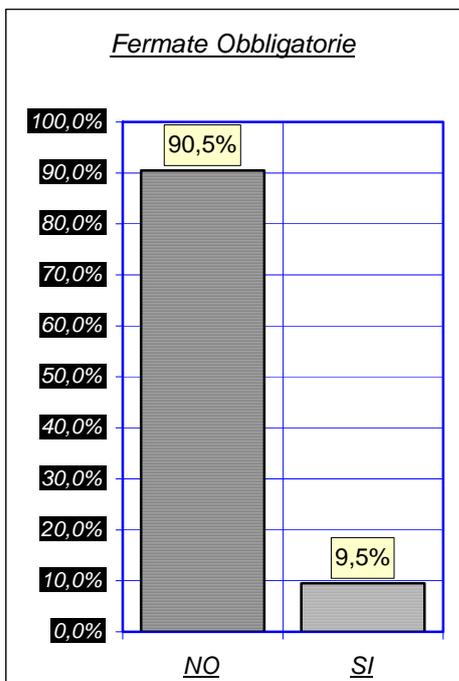
- 2 - Presenza di stalli negli spazi di fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	320	95,2%	32	94,1%
SI	16	4,8%	2	5,9%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



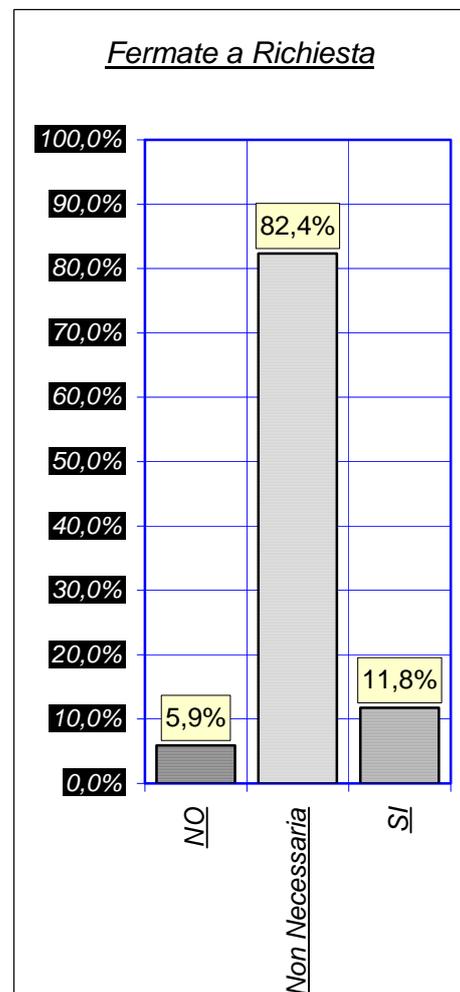
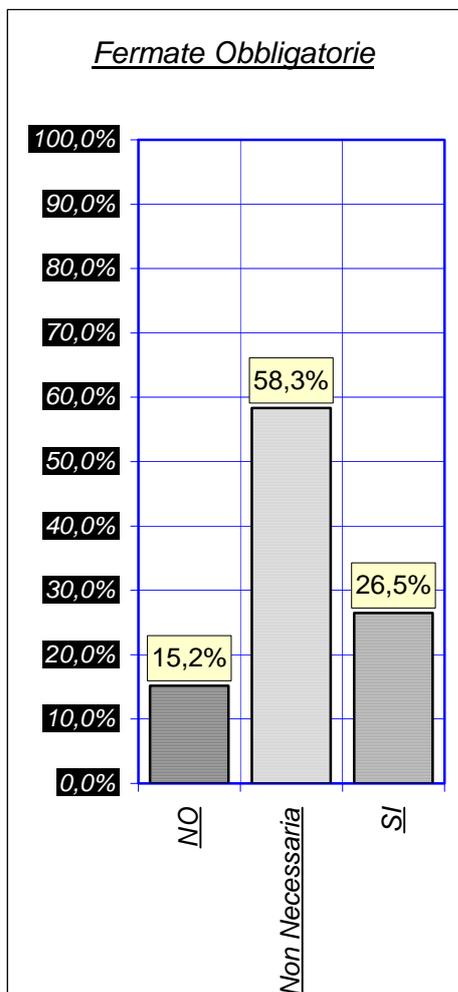
- 3 - Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	309	92,0%	29	85,3%
SI	27	8,0%	5	14,7%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



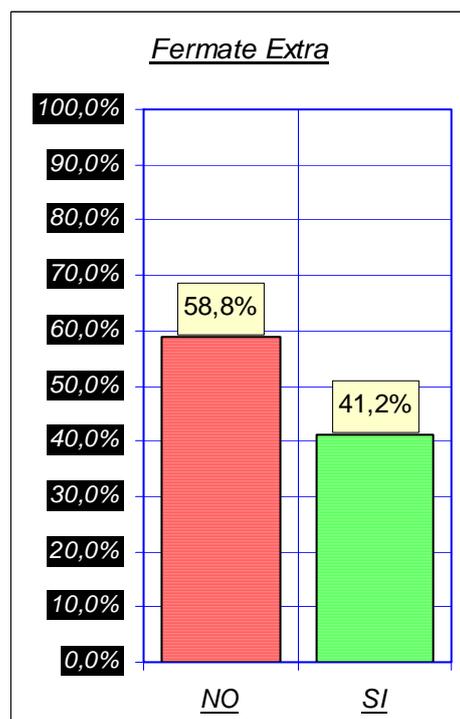
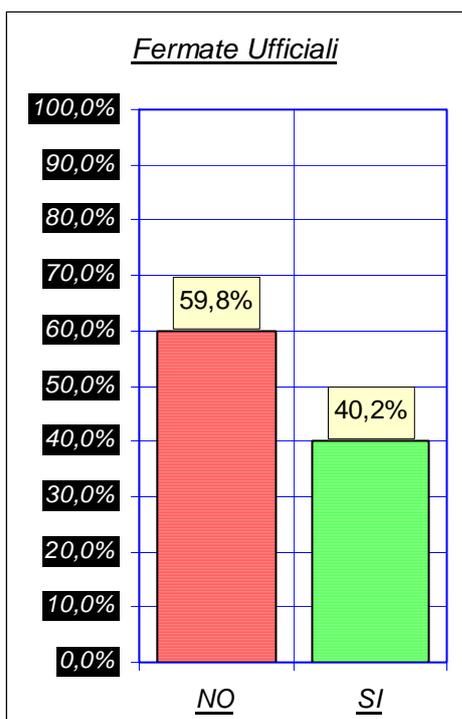
- 4 - Presenza di percorso Loges	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	304	90,5%	32	94,1%
SI	32	9,5%	2	5,9%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



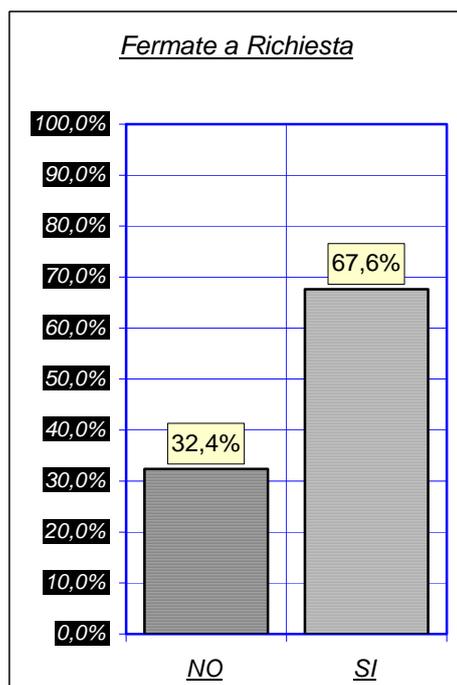
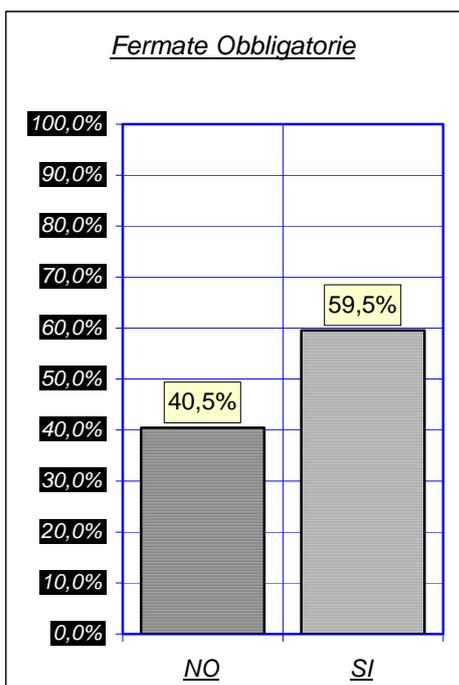
- 5 - Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	51	15,2%	2	5,9%
Non Necessaria	196	58,3%	28	82,4%
SI	89	26,5%	4	11,8%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



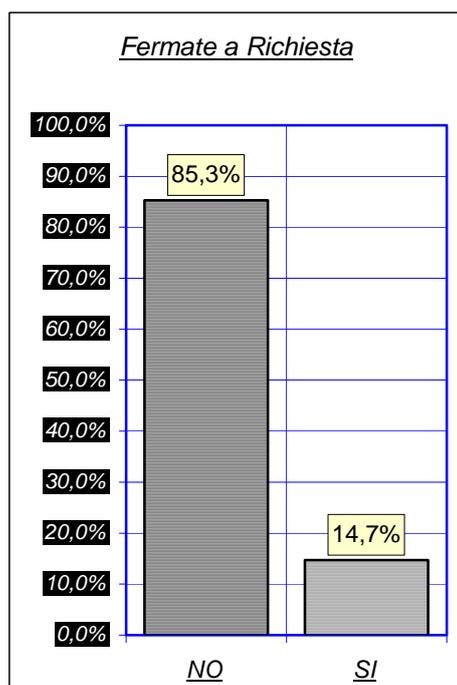
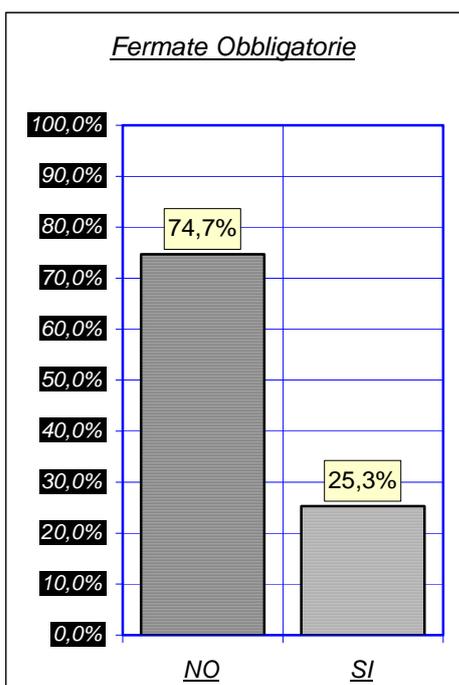
- 6 - Indicazione nome/numero della fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	201	59,8%	20	58,8%
SI	135	40,2%	14	41,2%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



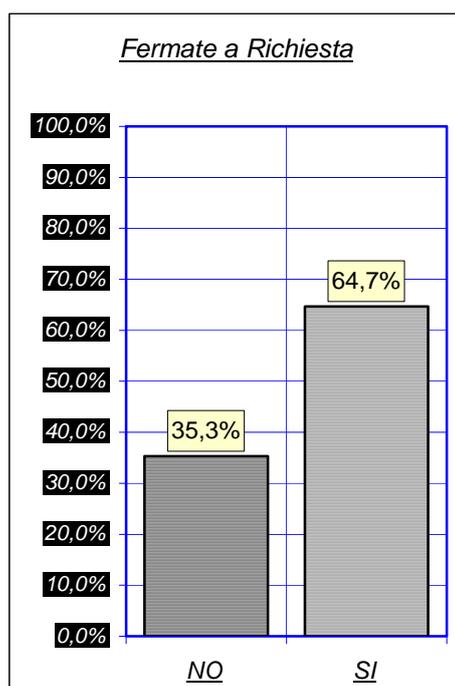
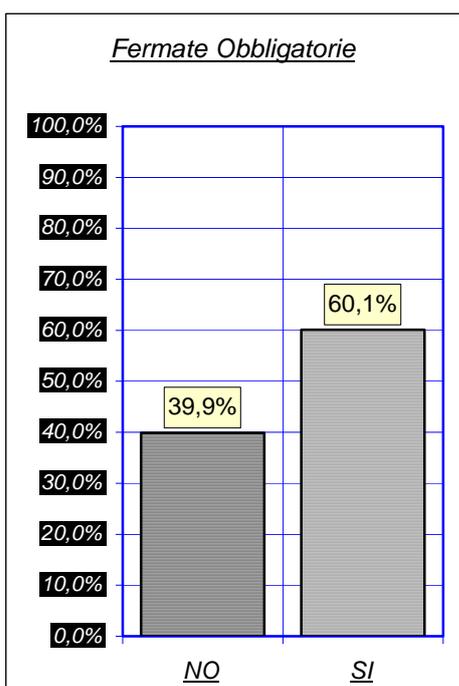
- 7 - Presenza di indicazione di fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	136	40,5%	11	32,4%
SI	200	59,5%	23	67,6%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



- 8 - Presenza di cartografia della rete dei servizi	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	251	74,7%	29	85,3%
SI	85	25,3%	5	14,7%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



- 9 - Presenza di locandine orario	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	Perc.	Totale	Perc.
NO	134	39,9%	12	35,3%
SI	202	60,1%	22	64,7%
Totale complessivo	336	100,0%	34	100,0%



5.4 *Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate per Comune*

Gli approfondimenti tematici trattati in questa sezione riguardano le analisi delle n. 336 Fermate Obbligatorie ispezionate, in relazione alla loro localizzazione geografica nei Comuni di appartenenza ed in particolare dei seguenti n. 3 item:

- Presenza di stalli adibiti alla sosta di autovetture negli spazi di fermata;
- Presenza di percorso Loges;
- Presenza di rampa di accesso carrozzine in prossimità della fermata.

ritenuti, rispetto ai n. 9 complessivamente indagati, quelli più di diretto coinvolgimento dell'Ente Locale.

PRESENZA DI PERCORSO LOGES

Elenco dei 15 Comuni presso i quali sono state intercettate le 32 Fermate Obbligatorie dotate di percorso Loges. I Comuni sono elencati in ordine decrescente rispetto al rapporto percentuale fra le Fermate Obbligatorie dotate di percorso Loges e tutte quelle intercettate nello stesso Comune.

Presenza di percorso Loges

COMUNE	NO	SI	Totale	Percentuale
<u>Cantarana</u>	-	2	2	100,0%
<u>Villafranca d'Asti</u>	1	3	4	75,0%
<u>Cortanze</u>	1	2	3	66,7%
<u>Castello di Annone</u>	1	1	2	50,0%
<u>Castelnuovo Don Bosco</u>	2	2	4	50,0%
<u>Cortandone</u>	1	1	2	50,0%
<u>Dusino San Michele</u>	1	1	2	50,0%
<u>Isola d'Asti</u>	3	3	6	50,0%
<u>Piovà Massaia</u>	1	1	2	50,0%
<u>Refrancore</u>	5	2	7	28,6%
<u>Villanova d'Asti</u>	5	2	7	28,6%
<u>Agliano Terme</u>	3	1	4	25,0%
<u>Montegrosso d'Asti</u>	6	2	8	25,0%
<u>Asti</u>	33	8	41	19,5%
<u>Varigì</u>	7	1	8	12,5%
<u>TOTALE</u>		<u>32</u>		

Ricordando che le Fermate Obbligatorie dotate di percorso Loges rappresentano il 9,5% del totale delle fermate controllate, si evidenzia che la presenza di tale elemento è maggiormente concentrato nel capoluogo di Provincia o nei Comuni di prossimità.

PRESENZA DI STALLI NEGLI SPAZI DI FERMATA

Elenco degli 11 Comuni, presso i quali, in n. 16 casi, è stata riscontrata la presenza di "stalli" negli spazi di fermata alle Fermate Obbligatorie.

I Comuni sono elencati in ordine decrescente rispetto al rapporto percentuale fra le Fermate Obbligatorie nelle quali è stata rilevata la presenza di uno stallone negli spazi di fermata e tutte quelle intercettate nello stesso Comune.

Presenza di stalli negli spazi di fermata

<u>COMUNE</u>	<u>NO</u>	<u>SI</u>	<u>Totale</u>	<u>Percentuale</u>
<u>Baldichieri d'Asti</u>	2	2	4	50,0%
<u>Castelnuovo Don Bosco</u>	2	2	4	50,0%
<u>Cossombrato</u>	1	1	2	50,0%
<u>Montafia</u>	3	2	5	40,0%
<u>Villanova d'Asti</u>	5	2	7	28,6%
<u>Montegrosso d'Asti</u>	6	2	8	25,0%
<u>Revigliasco d'Asti</u>	3	1	4	25,0%
<u>Viale</u>	3	1	4	25,0%
<u>Camerano Casasco</u>	5	1	6	16,7%
<u>Canelli</u>	5	1	6	16,7%
<u>Asti</u>	40	1	41	2,4%
<u>TOTALE</u>		<u>16</u>		

Ricordando che la presenza di stalli alle Fermate Obbligatorie si attesta complessivamente al 4,8% e che in tutti gli altri 88 Comuni monitorati (69 dei quali nella Provincia Asti) non si sono registrate presenze di stalli negli spazi di fermata, appare evidente che in alcune località il livello di criticità risulta elevato.

PRESENZA DI RAMPA DI ACCESSO IN PROSSIMITA' DELLA FERMATA

Elenco dei 35 Comuni, di cui 6 non in Provincia di Asti, presso i quali sono state intercettate le 51 Fermate Obbligatorie valutate prive di apposita Rampa di Accesso ritenuta necessaria. I Comuni sono elencati in ordine decrescente rispetto al rapporto percentuale fra le Fermate Obbligatorie prive di "Rampa di Accesso" - ritenuta necessaria - e tutte quelle intercettate nello stesso Comune

Presenza di rampa di accesso (necessaria)

<u>COMUNE</u>	<u>NO</u>	<u>Non Necessaria</u>	<u>SI</u>	<u>Totale</u>	<u>Percentuale</u>
<u>Bruno</u>	1	-	-	1	100,0%
<u>Bubbio</u>	2	-	-	2	100,0%
<u>Priocca (CN)</u>	2	-	-	2	100,0%
<u>Revigliasco d'Asti</u>	3	1	-	4	75,0%
<u>Rocchetta Tanaro</u>	3	-	1	4	75,0%
<u>Antignano</u>	4	1	2	7	57,1%
<u>Cassinasco</u>	1	1	-	2	50,0%
<u>Celle Enomondo</u>	1	-	1	2	50,0%
<u>Cinaglio</u>	1	1	-	2	50,0%
<u>Cisterna d'Asti</u>	1	1	-	2	50,0%
<u>Cortazzone</u>	2	2	-	4	50,0%
<u>Govone (CN)</u>	3	3	-	6	50,0%
<u>Guarene (CN)</u>	1	-	1	2	50,0%
<u>Odalengo Grande (AL)</u>	1	1	-	2	50,0%
<u>Penango</u>	1	1	-	2	50,0%
<u>Roatto</u>	1	1	-	2	50,0%
<u>San Martino Alfieri</u>	1	1	-	2	50,0%
<u>San Marzano Oliveto</u>	1	-	1	2	50,0%
<u>San Paolo Solbrito</u>	2	2	-	4	50,0%
<u>Vigliano d'Asti</u>	1	-	1	2	50,0%
<u>Calliano</u>	1	2	-	3	33,3%
<u>Castell'Alfero</u>	2	1	3	6	33,3%
<u>Cerro Tanaro</u>	1	2	-	3	33,3%
<u>Magliano Alfieri (CN)</u>	1	1	1	3	33,3%
<u>Settime</u>	2	2	2	6	33,3%
<u>Agliano Terme</u>	1	2	1	4	25,0%
<u>Monale</u>	1	3	-	4	25,0%
<u>Vesime</u>	1	3	-	4	25,0%
<u>Viale</u>	1	3	-	4	25,0%
<u>Villadeati (AL)</u>	1	3	-	4	25,0%
<u>Montafia</u>	1	3	1	5	20,0%
<u>Camerano Casasco</u>	1	5	-	6	16,7%
<u>Refrancore</u>	1	3	3	7	14,3%
<u>Montegrosso d'Asti</u>	1	5	2	8	12,5%
<u>Viarigi</u>	1	6	1	8	12,5%
<u>TOTALE</u>	<u>51</u>				

Ricordando che la percentuale complessiva delle fermate controllate dove non è presente la "rampa di accesso "per carrozzine, è del 15,2%, risulta evidente il livello di criticità presente in alcune località.

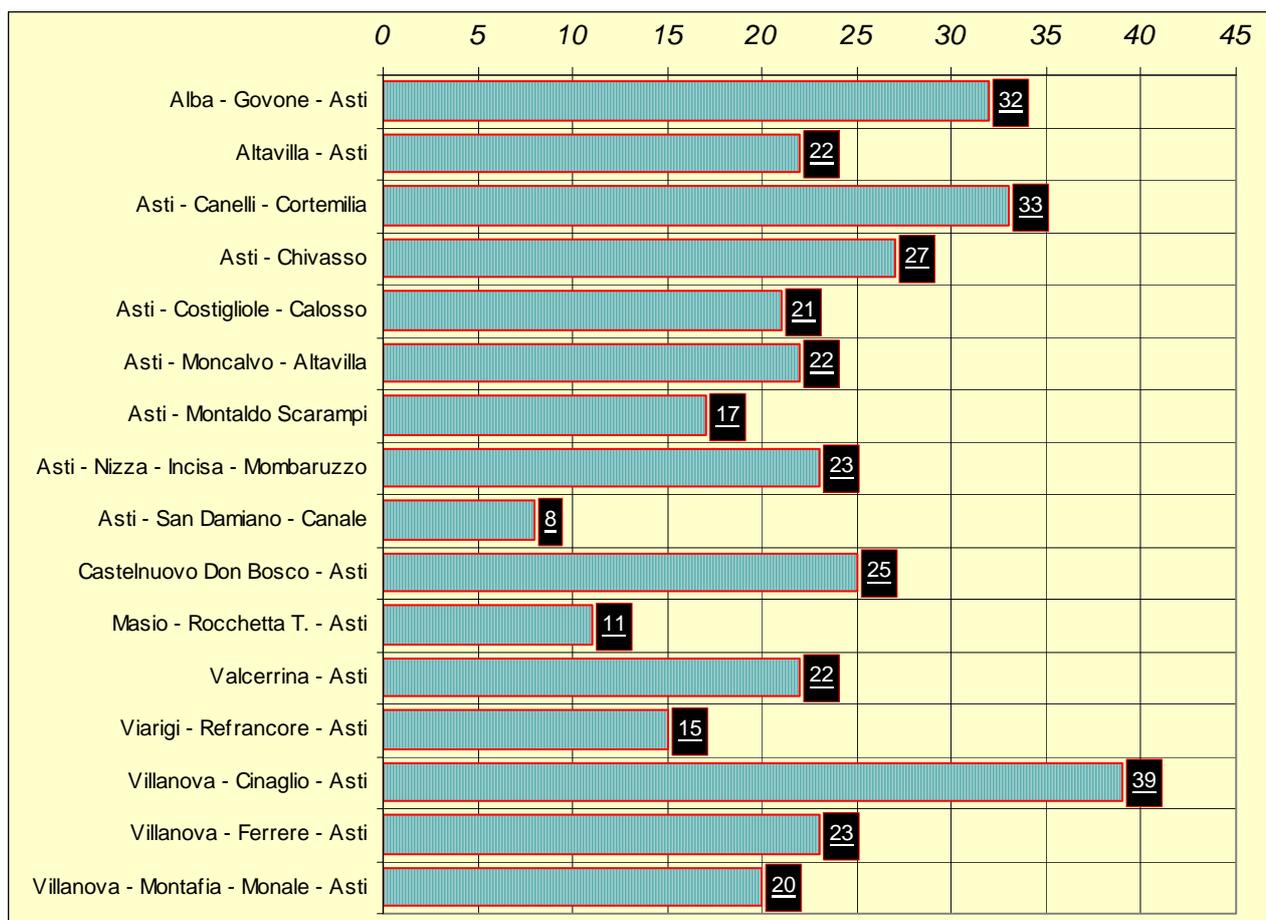
5.5 Il confronto tra le linee monitorate

La presente analisi viene effettuata mettendo a confronto tra di loro le n. 16 linee dei servizi automobilistici pubblici extra urbani aventi Origine/Destinazione il Comune di ASTI, prendendo in considerazione unicamente i n. 360 controlli effettuati sulle Fermate Obbligatorie ispezionate delle succitate linee.

Le linee vengono messe a confronto fra di loro su ognuno dei n. 9 indicatori oggetto di verifica nelle varie fermate controllate dagli ispettori percorrendo linee.

In questo caso, per poter ottenere una equa comparazione fra linee esercite con autobus differenti, sono stati necessariamente presi in considerazione non solo tutti i controlli effettuati alle singole Fermate Obbligatorie, ma anche quelli effettuati più di una volta sulla medesima fermata ma appartenenti a linee differenti.

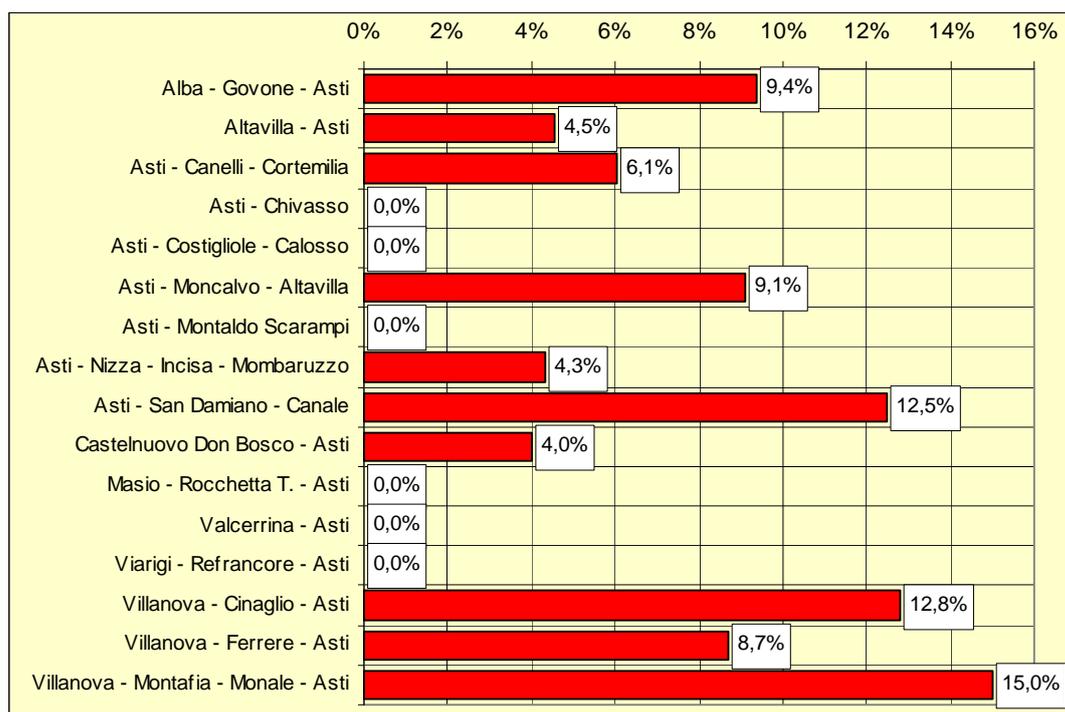
Numero dei monitoraggi effettuati su Fermate Obbligatorie per Linea



1 - PRESENZA DI VEICOLI IN SOSTA VIETATA NEGLI SPAZI DI FERMATA

Delle n. 16 linee extraurbane controllate n. 10 di queste presentavano, nelle giornate oggetto delle attività ispettive, veicoli in sosta vietata negli spazi dedicati alle fermate. La linea: Villanova - Montafia - Monale - Asti risulta con la percentuale più elevata (il 15%) dei casi riscontrati di presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi dedicati alle fermate.

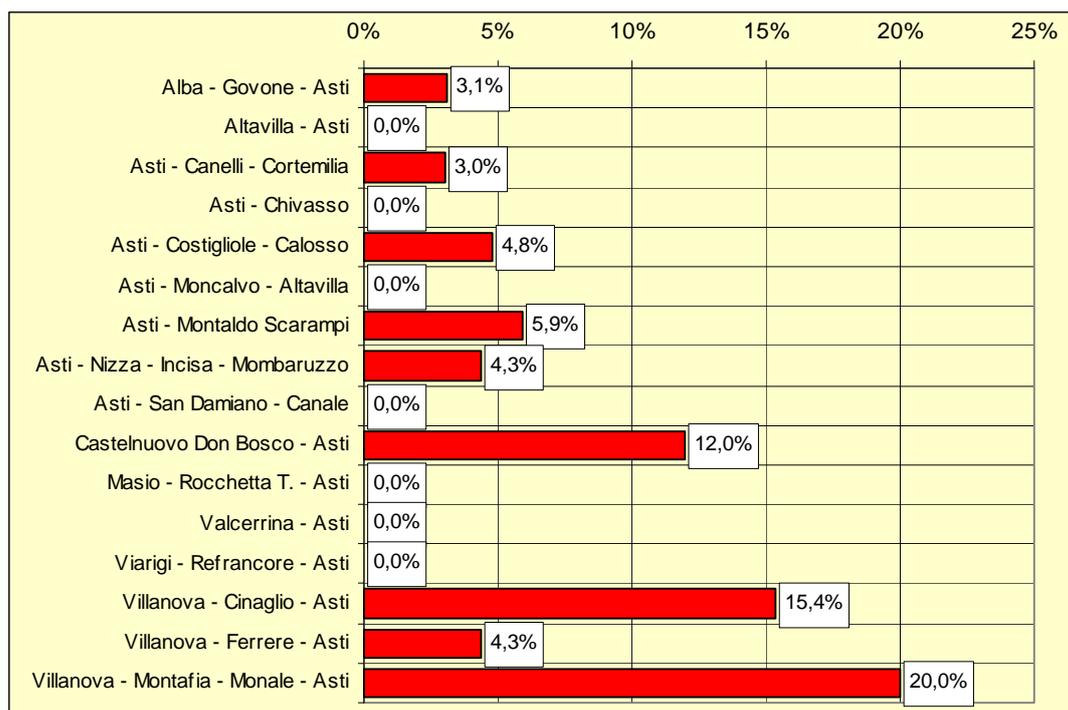
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
Alba - Govone - Asti	3	29	32	9,4%
Altavilla - Asti	1	21	22	4,5%
Asti - Canelli - Cortemilia	2	31	33	6,1%
Asti - Chivasso	-	27	27	0,0%
Asti - Costigliole - Calosso	-	21	21	0,0%
Asti - Moncalvo - Altavilla	2	20	22	9,1%
Asti - Montaldo Scarampi	-	17	17	0,0%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	1	22	23	4,3%
Asti - San Damiano - Canale	1	7	8	12,5%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	1	24	25	4,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	-	11	11	0,0%
Valcerrina - Asti	-	22	22	0,0%
Viarigi - Refrancore - Asti	-	15	15	0,0%
Villanova - Cinaglio - Asti	5	34	39	12,8%
Villanova - Ferrere - Asti	2	21	23	8,7%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	3	17	20	15,0%
Totale complessivo	21	339	360	5,8%



2 - PRESENZA DI STALLI NEGLI SPAZI DI FERMATA

Delle n. 16 linee extraurbane controllate n. 9 di queste presentano stalli per autoveicoli negli spazi dedicati alle fermate. La linea: Villanova - Montafia - Monale - Asti risulta con la percentuale più elevata (il 20%) dei casi riscontrati di presenza di stalli per autoveicoli negli spazi dedicati alle fermate.

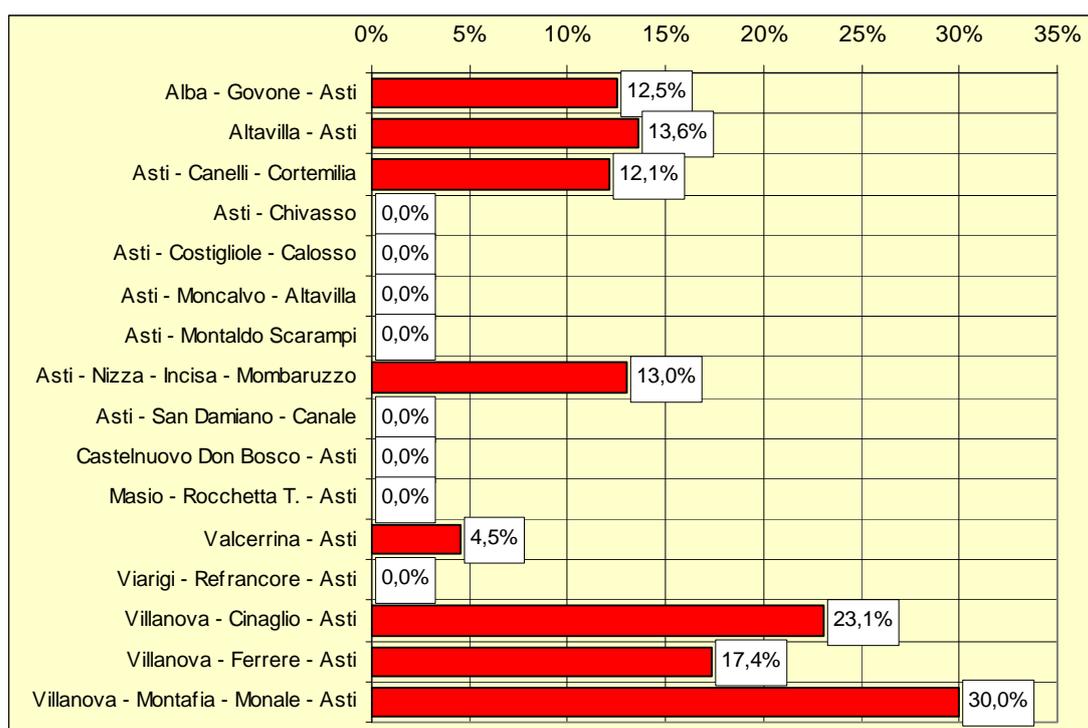
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
Alba - Govone - Asti	1	31	32	3,1%
Altavilla - Asti	-	22	22	0,0%
Asti - Canelli - Cortemilia	1	32	33	3,0%
Asti - Chivasso	-	27	27	0,0%
Asti - Costigliole - Calosso	1	20	21	4,8%
Asti - Moncalvo - Altavilla	-	22	22	0,0%
Asti - Montaldo Scarampi	1	16	17	5,9%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	1	22	23	4,3%
Asti - San Damiano - Canale	-	8	8	0,0%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	3	22	25	12,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	-	11	11	0,0%
Valcerrina - Asti	-	22	22	0,0%
Viarigi - Refrancore - Asti	-	15	15	0,0%
Villanova - Cinaglio - Asti	6	33	39	15,4%
Villanova - Ferrere - Asti	1	22	23	4,3%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	4	16	20	20,0%
Totale complessivo	19	341	360	5,3%



3 - PRESENZA DI OSTACOLI VARI NEGLI SPAZI DI FERMATA

Delle n. 16 linee extraurbane controllate n. 8 di queste presentano ostacoli vari negli spazi dedicati alle fermate. La linea: Villanova - Montafia - Monale - Asti risulta con la percentuale più elevata (il 30%) dei casi riscontrati di presenza di ostacoli vari negli spazi dedicati alle fermate.

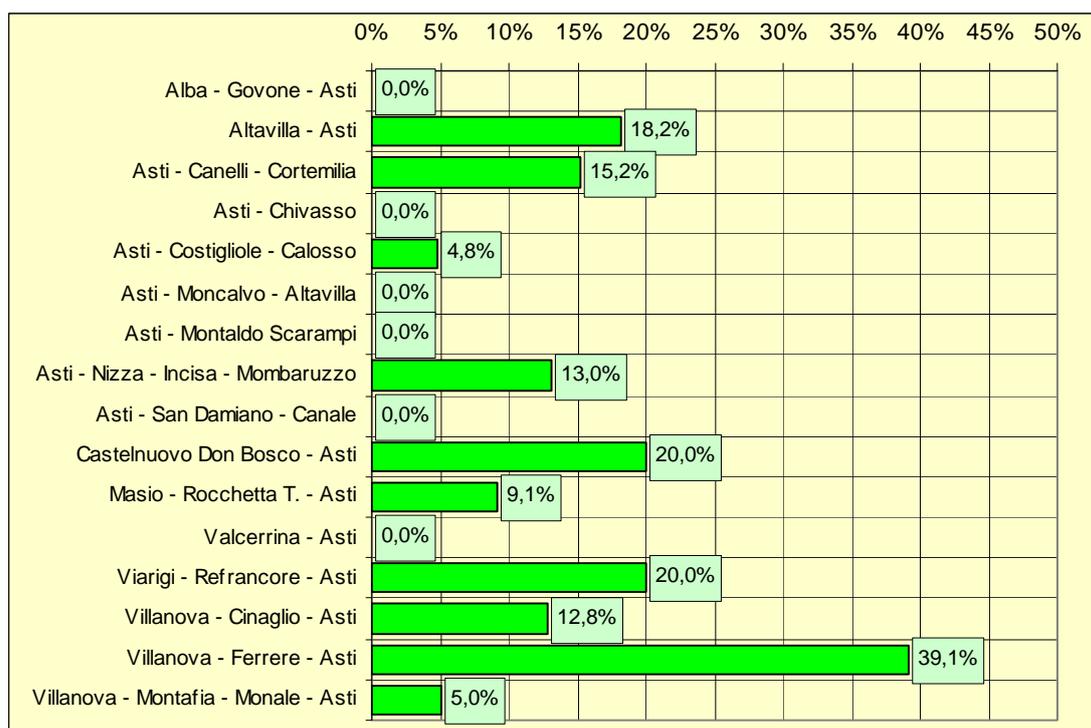
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
Alba - Govone - Asti	4	28	32	12,5%
Altavilla - Asti	3	19	22	13,6%
Asti - Canelli - Cortemilia	4	29	33	12,1%
Asti - Chivasso	-	27	27	0,0%
Asti - Costigliole - Calosso	-	21	21	0,0%
Asti - Moncalvo - Altavilla	-	22	22	0,0%
Asti - Montaldo Scarampi	-	17	17	0,0%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	3	20	23	13,0%
Asti - San Damiano - Canale	-	8	8	0,0%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	-	25	25	0,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	-	11	11	0,0%
Valcerrina - Asti	1	21	22	4,5%
Viarigi - Refrancore - Asti	-	15	15	0,0%
Villanova - Cinaglio - Asti	9	30	39	23,1%
Villanova - Ferrere - Asti	4	19	23	17,4%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	6	14	20	30,0%
Totale complessivo	34	326	360	9,4%



4 - PRESENZA DI PERCORSO LOGES

Delle n. 16 linee extraurbane controllate le seguenti n. 6 linee: Alba - Govone - Asti, Asti - Chivasso, Asti - Moncalvo - Altavilla, Asti - Montaldo Scarampi, Asti - San Damiano - Canale e Valcerrina - Asti, risultano totalmente prive del percorso Loges alle fermate controllate.

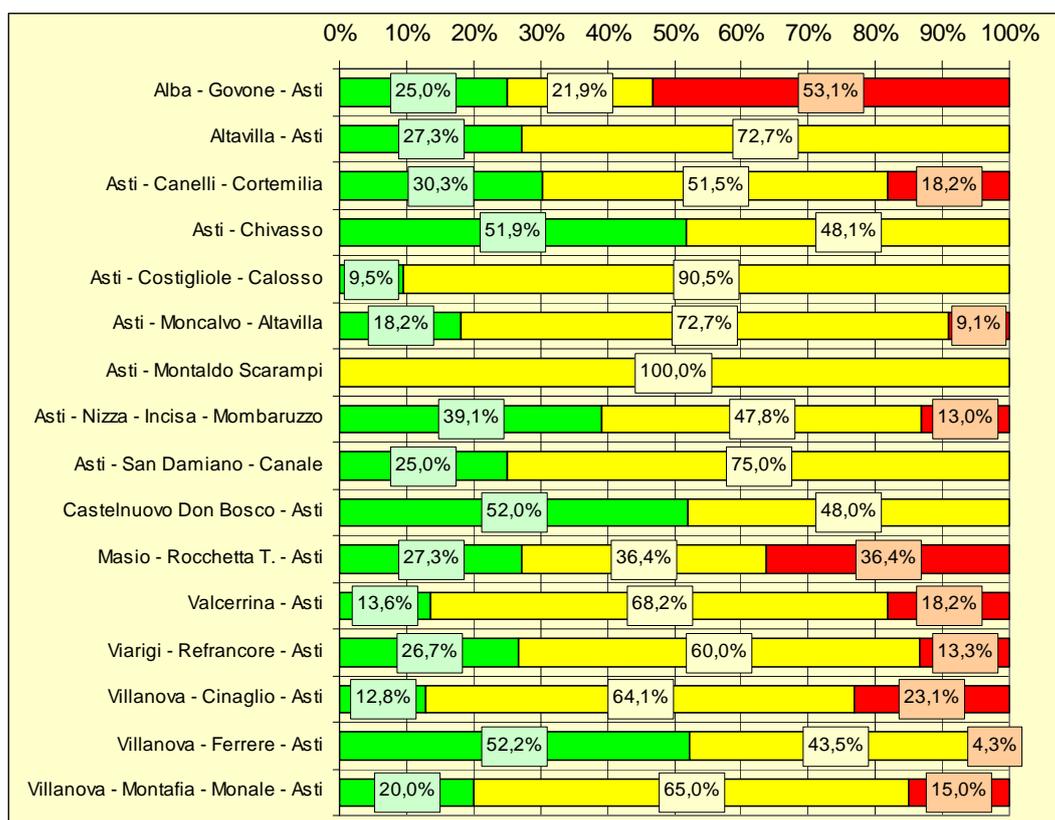
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
Alba - Govone - Asti	-	32	32	0,0%
Altavilla - Asti	4	18	22	18,2%
Asti - Canelli - Cortemilia	5	28	33	15,2%
Asti - Chivasso	-	27	27	0,0%
Asti - Costigliole - Calosso	1	20	21	4,8%
Asti - Moncalvo - Altavilla	-	22	22	0,0%
Asti - Montaldo Scarampi	-	17	17	0,0%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	3	20	23	13,0%
Asti - San Damiano - Canale	-	8	8	0,0%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	5	20	25	20,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	1	10	11	9,1%
Valcerrina - Asti	-	22	22	0,0%
Viarigi - Refrancore - Asti	3	12	15	20,0%
Villanova - Cinaglio - Asti	5	34	39	12,8%
Villanova - Ferrere - Asti	9	14	23	39,1%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	1	19	20	5,0%
Totale complessivo	37	323	360	10,3%



5 - PRESENZA DI RAMPA DI ACCESSO IN PROSSIMITA' DELLA FERMATA

Delle n. 16 linee extraurbane controllate n. 10 di queste non presentano alle fermate la rampa per l'accesso alle carrozzine. La linea: Alba - Govone - Asti risulta con la percentuale più elevata (il 53,1%) dei casi riscontrati di mancanza di rampa di accesso alle fermate controllate.

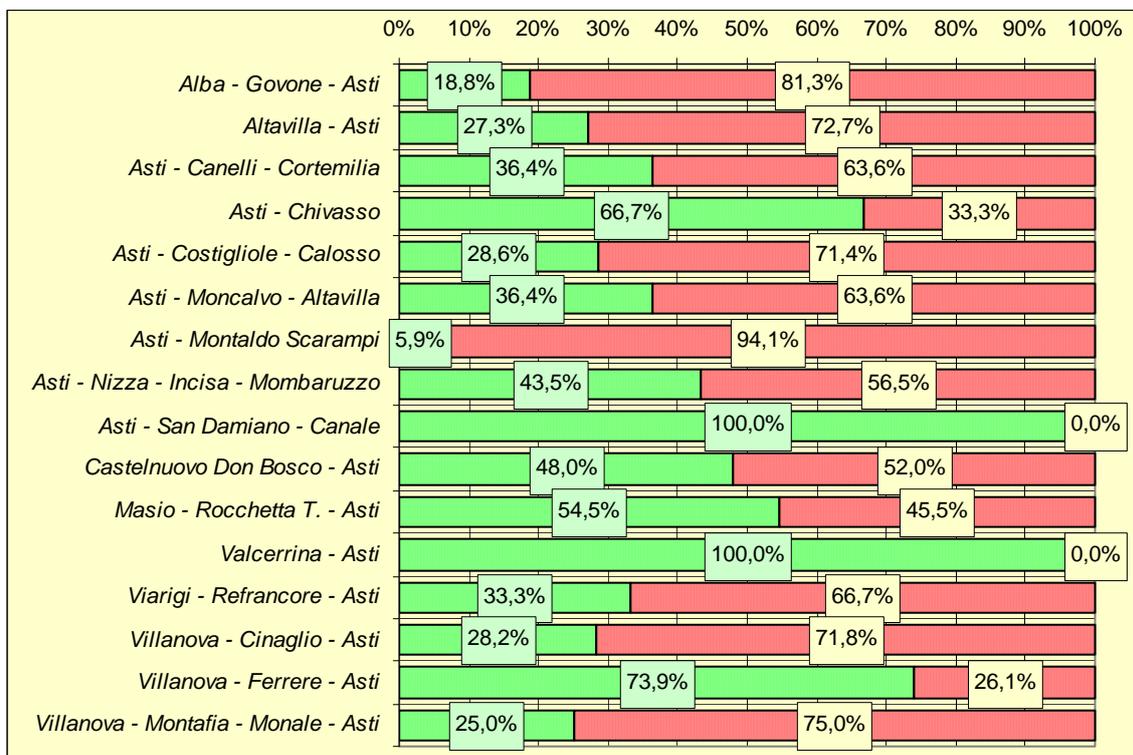
LINEA MONITORATA	SI	Non Nec.	NO	Totale	% SI	% n.n.	% NO
Alba - Govone - Asti	8	7	17	32	25,0%	21,9%	53,1%
Altavilla - Asti	6	16	-	22	27,3%	72,7%	0,0%
Asti - Canelli - Cortemilia	10	17	6	33	30,3%	51,5%	18,2%
Asti - Chivasso	14	13	-	27	51,9%	48,1%	0,0%
Asti - Costigliole - Calosso	2	19	-	21	9,5%	90,5%	0,0%
Asti - Moncalvo - Altavilla	4	16	2	22	18,2%	72,7%	9,1%
Asti - Montaldo Scarampi	-	17	-	17	0,0%	100,0%	0,0%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	9	11	3	23	39,1%	47,8%	13,0%
Asti - San Damiano - Canale	2	6	-	8	25,0%	75,0%	0,0%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	13	12	-	25	52,0%	48,0%	0,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	3	4	4	11	27,3%	36,4%	36,4%
Valcerrina - Asti	3	15	4	22	13,6%	68,2%	18,2%
Viarigi - Refrancore - Asti	4	9	2	15	26,7%	60,0%	13,3%
Villanova - Cinaglio - Asti	5	25	9	39	12,8%	64,1%	23,1%
Villanova - Ferrere - Asti	12	10	1	23	52,2%	43,5%	4,3%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	4	13	3	20	20,0%	65,0%	15,0%
Totale complessivo	99	210	51	360	27,5%	58,3%	14,2%



6 - PRESENZA DI NOME O NUMERO INDICANTE LA FERMATA

Delle n. 16 linee extraurbane controllate solo n. 2 di queste hanno in tutte le fermate la presenza dell'indicazione del nome/numero indicante la fermata. La linea: Asti - Montaldo Scarampi, risulta quella con la percentuale più elevata (il 94,1%) dei casi riscontrati di mancanza del nome/numero indicante la fermata.

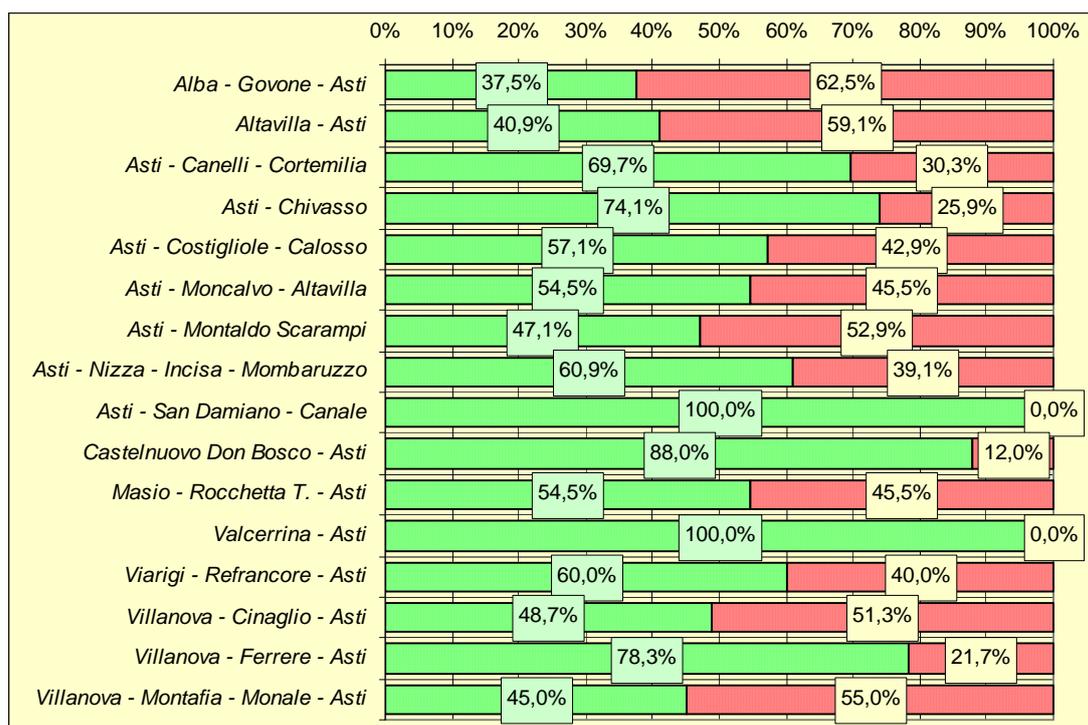
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
Alba - Govone - Asti	6	26	32	18,8%
Altavilla - Asti	6	16	22	27,3%
Asti - Canelli - Cortemilia	12	21	33	36,4%
Asti - Chivasso	18	9	27	66,7%
Asti - Costigliole - Calosso	6	15	21	28,6%
Asti - Moncalvo - Altavilla	8	14	22	36,4%
Asti - Montaldo Scarampi	1	16	17	5,9%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	10	13	23	43,5%
Asti - San Damiano - Canale	8	-	8	100,0%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	12	13	25	48,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	6	5	11	54,5%
Valcerrina - Asti	22	-	22	100,0%
Viarigi - Refrancore - Asti	5	10	15	33,3%
Villanova - Cinaglio - Asti	11	28	39	28,2%
Villanova - Ferrere - Asti	17	6	23	73,9%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	5	15	20	25,0%
Totale complessivo	153	207	360	42,5%



7 - PRESENZA DI INDICAZIONE DI FERMATA

Delle n. 16 linee extraurbane controllate solo n. 2 di queste hanno in tutte le fermate la presenza dell'indicazione della fermata (palina). La linea: Alba - Govone - Asti, risulta quella con la percentuale più elevata (il 62,5%) dei casi riscontrati di mancanza dell'indicazione della fermata.

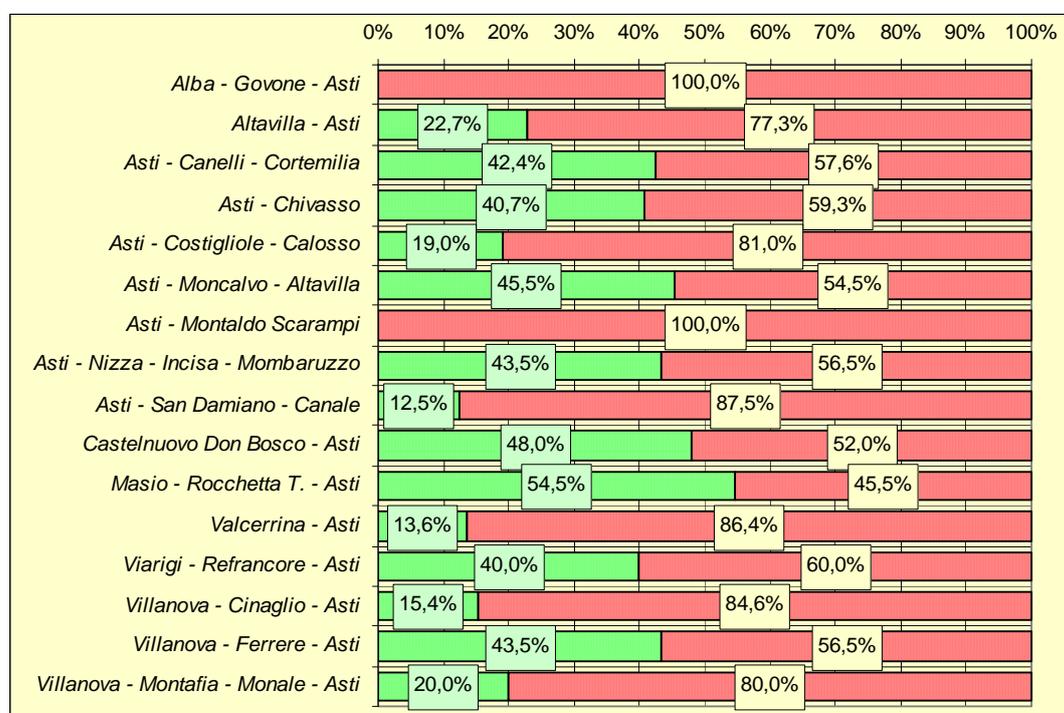
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
Alba - Govone - Asti	12	20	32	37,5%
Altavilla - Asti	9	13	22	40,9%
Asti - Canelli - Cortemilia	23	10	33	69,7%
Asti - Chivasso	20	7	27	74,1%
Asti - Costigliole - Calosso	12	9	21	57,1%
Asti - Moncalvo - Altavilla	12	10	22	54,5%
Asti - Montaldo Scarampi	8	9	17	47,1%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	14	9	23	60,9%
Asti - San Damiano - Canale	8	-	8	100,0%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	22	3	25	88,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	6	5	11	54,5%
Valcerrina - Asti	22	-	22	100,0%
Viarigi - Refrancore - Asti	9	6	15	60,0%
Villanova - Cinaglio - Asti	19	20	39	48,7%
Villanova - Ferrere - Asti	18	5	23	78,3%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	9	11	20	45,0%
Totale complessivo	223	137	360	61,9%



8 - PRESENZA DI CARTOGRAFIA DELLA RETE DEI SERVIZI

Delle n. 16 linee extraurbane controllate le seguenti n. 2 linee: Alba - Govone - Asti ed Asti - Montaldo Scarampi, risultano totalmente prive della presenza della cartografia della rete dei servizi alla fermata.

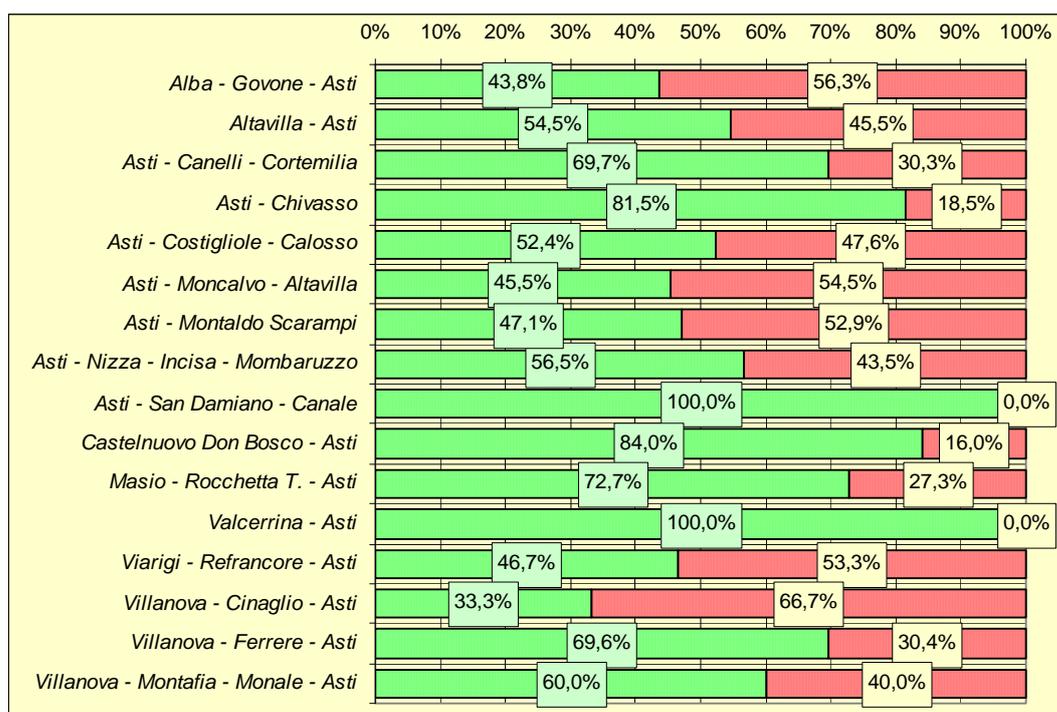
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
Alba - Govone - Asti	-	32	32	0,0%
Altavilla - Asti	5	17	22	22,7%
Asti - Canelli - Cortemilia	14	19	33	42,4%
Asti - Chivasso	11	16	27	40,7%
Asti - Costigliole - Calosso	4	17	21	19,0%
Asti - Moncalvo - Altavilla	10	12	22	45,5%
Asti - Montaldo Scarampi	-	17	17	0,0%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	10	13	23	43,5%
Asti - San Damiano - Canale	1	7	8	12,5%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	12	13	25	48,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	6	5	11	54,5%
Valcerrina - Asti	3	19	22	13,6%
Viarigi - Refrancore - Asti	6	9	15	40,0%
Villanova - Cinaglio - Asti	6	33	39	15,4%
Villanova - Ferrere - Asti	10	13	23	43,5%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	4	16	20	20,0%
Totale complessivo	102	258	360	28,3%



9 - PRESENZA DI LOCANDINE RECANTI L'ORARIO DELLA LINEA

Delle n. 16 linee extraurbane controllate solo n. 2 di queste hanno, in tutte le fermate controllate, le locandine recanti l'orario della linea. La linea: Villanova - Cinaglio - Asti, risulta quella con la percentuale più elevata (il 66,7%) dei casi riscontrati di mancata presenza alle fermate delle locandine.

LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
Alba - Govone - Asti	14	18	32	43,8%
Altavilla - Asti	12	10	22	54,5%
Asti - Canelli - Cortemilia	23	10	33	69,7%
Asti - Chivasso	22	5	27	81,5%
Asti - Costigliole - Calosso	11	10	21	52,4%
Asti - Moncalvo - Altavilla	10	12	22	45,5%
Asti - Montaldo Scarampi	8	9	17	47,1%
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	13	10	23	56,5%
Asti - San Damiano - Canale	8	-	8	100,0%
Castelnuovo Don Bosco - Asti	21	4	25	84,0%
Masio - Rocchetta T. - Asti	8	3	11	72,7%
Valcerrina - Asti	22	-	22	100,0%
Viarigi - Refrancore - Asti	7	8	15	46,7%
Villanova - Cinaglio - Asti	13	26	39	33,3%
Villanova - Ferrere - Asti	16	7	23	69,6%
Villanova - Montafia - Monale - Asti	12	8	20	60,0%
Totale complessivo	220	140	360	61,1%



5.6 Il confronto tra le Aziende

Nella presente sezione tematica vengono messe in correlazione le n. 6 Aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico extraurbani aventi origine/destinazione il Comune di Asti rispetto agli item indagati appartenenti alla famiglia "INFORMAZIONI" di cui alla "Scheda di rilevazione - Sezione 2".

Dei n. 9 fattori complessivamente indagati, solo n. 4 di questi risultano infatti oggettivamente di stretta competenza delle Aziende esercenti.

La comparazione è stata quindi effettuata sui seguenti indicatori:

- *Presenza di Nome o Numero indicante la fermata;*
- *Presenza di Indicazione fermata;*
- *Presenza di Cartografia della rete dei servizi;*
- *Presenza di Locandine recanti l'orario delle linee.*

L'obiettivo non è affatto quello di stilare una classifica di merito tra le Aziende (la limitatezza del numero delle linee indagate sicuramente non lo permetterebbe), ma è quello di riscontrare delle tendenze di attenzione sui succitati aspetti connessi alla fruibilità delle fermate ed alla qualità dei servizi offerti all'utenza.

Prima di procedere nell'esposizione comparativa, intendiamo *in primis* segnalare che sulla base delle informazioni assunte nel corso dell'attività ispettiva, nessuna fermata è risultata dotata di "*Segnalazioni visive ed annunci vocali di mezzo aziendale in arrivo*".

Così come risultano altrettanto assenti quelle tecnologie atte ad individuare la fermata di riferimento, gli orari dei vari passaggi dei mezzi e gli stessi autobus appartenenti alla linea interessata, strumenti sempre più indispensabili per migliorare la mobilità delle persone disabili ed in particolare di quelle aventi disabilità sensoriale (non vedenti/ipovedenti).

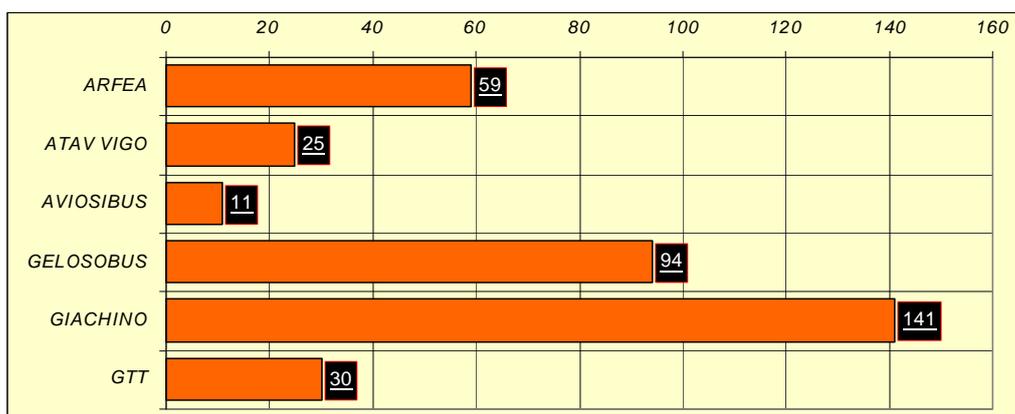
Fatte queste necessarie premesse, a seguire, si riporta il lavoro realizzato.

Sono stati presi in considerazione tutti i controlli effettuati nelle sole Fermate OBBLIGATORIE (n. 360) e, per poter ottenere una equa comparazione, sono state considerate tutte le ispezioni anche quando effettuate più di una volta, ciò in quanto la fermata apparteneva a linee differenti.

AZIENDA - LINEA - NUMERO MONITORAGGI

Delle n. 360 fermate complessivamente controllate il 16,4% corrisponde a fermate facenti parte delle linee esercite dall'ARFEA, il 6,9% di quelle dall'ATAV VIGO, il 3,1% di AVIOSIBUS, il 26,1% di GELOSOBUS, il 39,2% di GIACHINO e l'8,3% delle linee esercite dal GTT.

LINEA MONITORATA	ARFEA	ATAV VIGO	AVIOSIBUS	GELOSOBUS	GIACHINO	GTT	Totale
Alba - Govone - Asti	-	-	-	-	32	-	32
Altavilla - Asti	22	-	-	-	-	-	22
Asti - Canelli - Cortemilia	-	-	-	33	-	-	33
Asti - Chivasso	-	-	-	-	27	-	27
Asti - Costigliole - Calosso	-	-	-	21	-	-	21
Asti - Moncalvo - Altavilla	22	-	-	-	-	-	22
Asti - Montaldo Scarampi	-	-	-	17	-	-	17
Asti - Nizza - Incisa - Mombaruzzo	-	-	-	23	-	-	23
Asti - San Damiano - Canale	-	-	-	-	-	8	8
Castelnuovo Don Bosco - Asti	-	25	-	-	-	-	25
Masio - Rocchetta T. - Asti	-	-	11	-	-	-	11
Valcerrina - Asti	-	-	-	-	-	22	22
Viarigi - Refrancore - Asti	15	-	-	-	-	-	15
Villanova - Cinaglio - Asti	-	-	-	-	39	-	39
Villanova - Ferrere - Asti	-	-	-	-	23	-	23
Villanova - Montafia - Monale - Asti	-	-	-	-	20	-	20
Totale	59	25	11	94	141	30	360

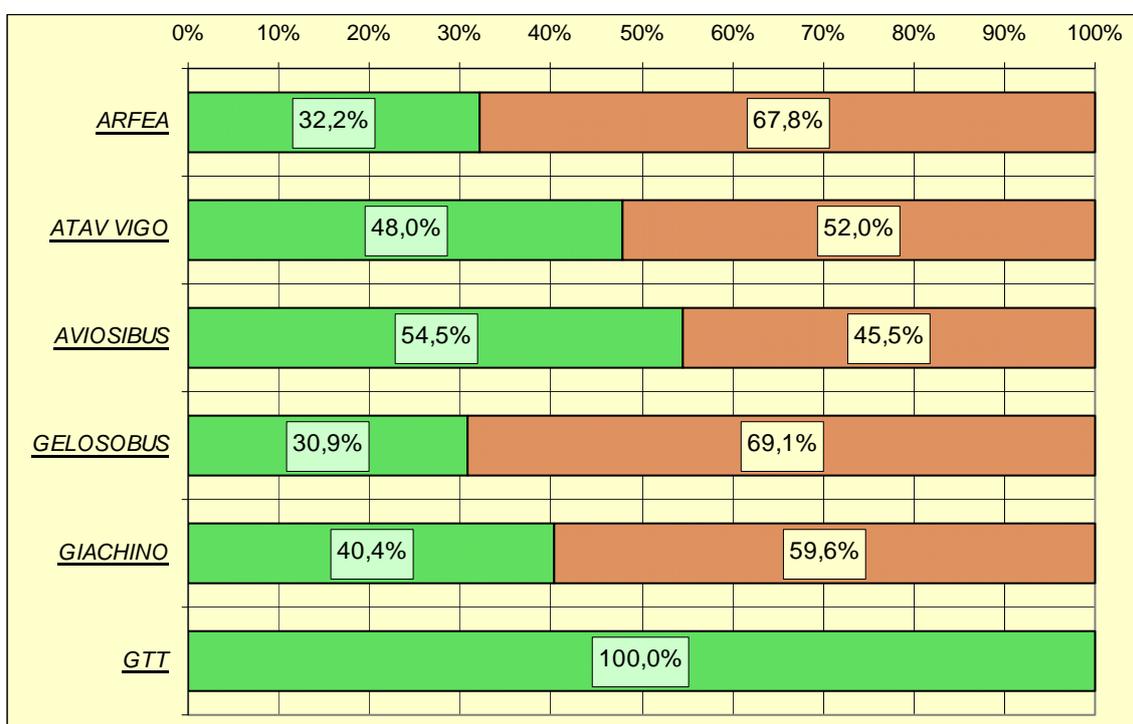


PRESENZA DI NOME O NUMERO INDICANTE LA FERMATA

Solo sulle linee esercite dal GTT è sempre presente il nome o il numero indicante la fermata.

In tutte le altre situazioni la mancanza di tale informazione risulta, in percentuale, un dato assai significativo.

AZIENDA	SI	NO	Totale	% SI
ARFEA	19	40	59	32,2%
ATAV VIGO	12	13	25	48,0%
AVIOSIBUS	6	5	11	54,5%
GELOSOBUS	29	65	94	30,9%
GIACHINO	57	84	141	40,4%
GTT	30	-	30	100,0%
Totale complessivo	153	207	360	42,5%

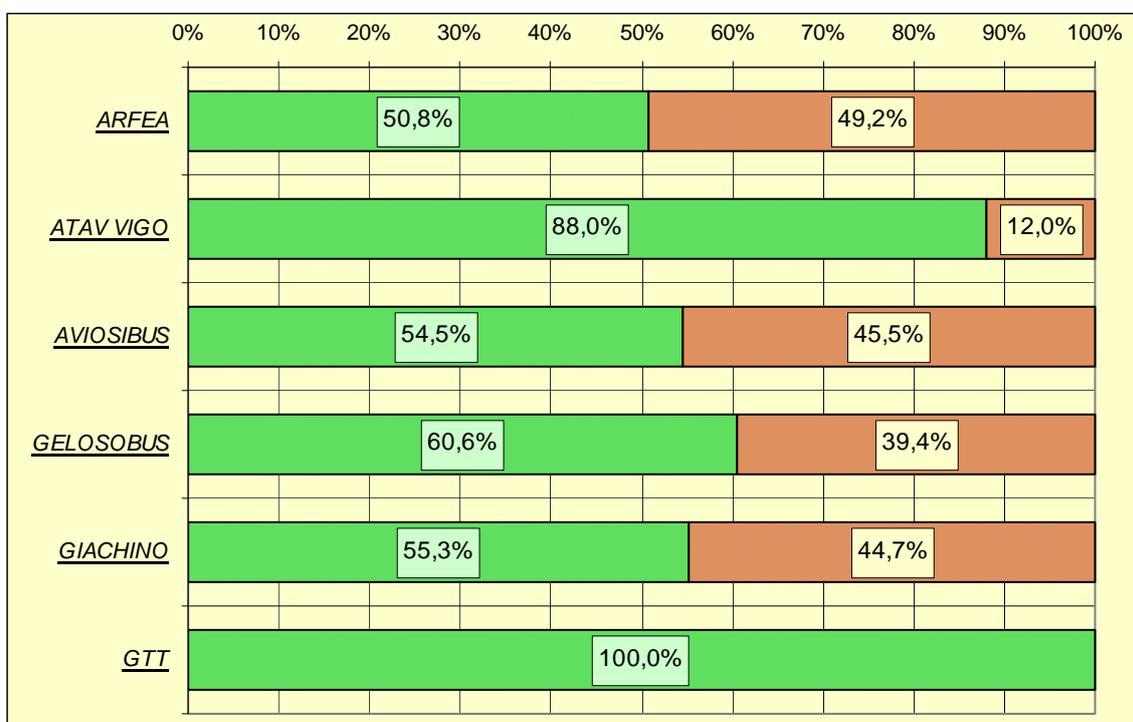


PRESENZA DI INDICAZIONE DI FERMATA

Solo sulle linee esercite dal GTT è sempre presente l'indicazione (palina) indicante la fermata.

La presenza di tale indicazione per l'ATAV VIGO corrisponde all'88% dei casi ispezionati, mentre in tutte le rimanenti situazioni la presenza di tale informazione, in percentuale, si attesta sopra al 50% dei casi.

AZIENDA	SI	NO	Totale	% SI
ARFEA	30	29	59	50,8%
ATAV VIGO	22	3	25	88,0%
AVIOSIBUS	6	5	11	54,5%
GELOSOBUS	57	37	94	60,6%
GIACHINO	78	63	141	55,3%
GTT	30	-	30	100,0%
Totale complessivo	223	137	360	61,9%

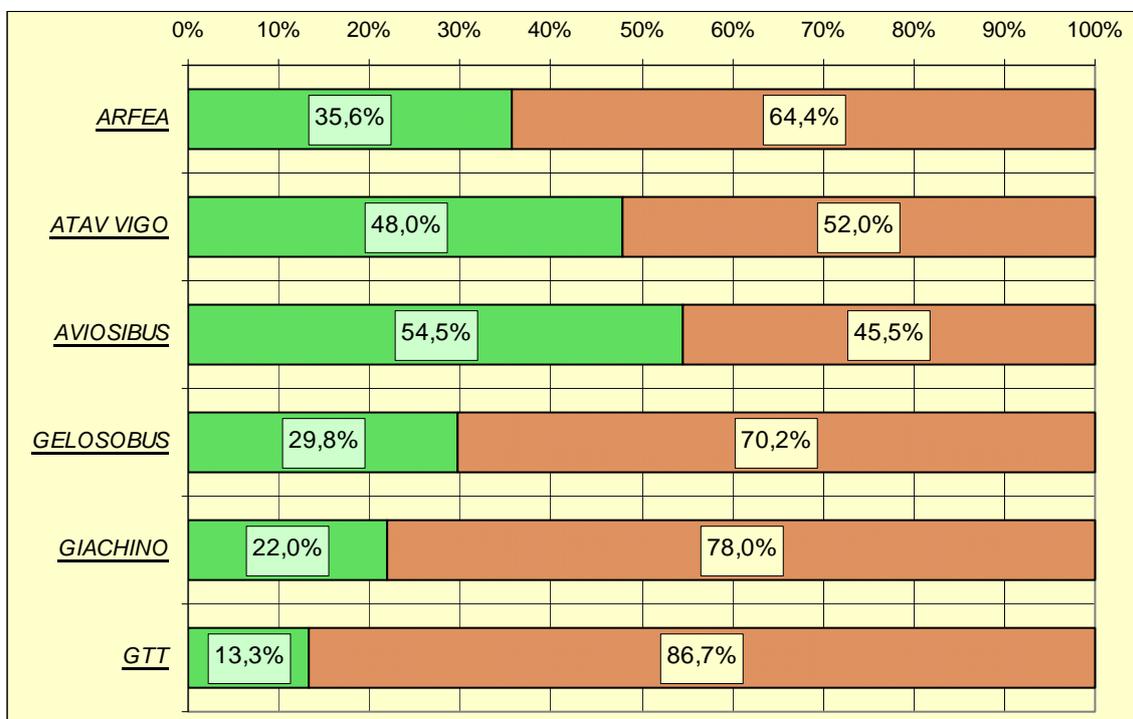


PRESENZA DI CARTOGRAFIA DELLA RETE DEI SERVIZI

In nessuna delle linee esercite dalle n. 6 Aziende è sempre stata riscontrata la presenza alle fermate della cartografia riportante la rete dei servizi di trasporto offerti.

Solo nel caso di AVIOSIBUS la non presenza alle fermate della cartografia riportante la rete dei servizi di trasporto offerti, si attesta al 45,5% dei casi esaminati, mentre per le altre situazioni la mancanza di tale informazione supera significativamente il 50% dei casi.

AZIENDA	SI	NO	Totale	% SI
ARFEA	21	38	59	35,6%
ATAV VIGO	12	13	25	48,0%
AVIOSIBUS	6	5	11	54,5%
GELOSOBUS	28	66	94	29,8%
GIACHINO	31	110	141	22,0%
GTT	4	26	30	13,3%
Totale complessivo	102	258	360	28,3%

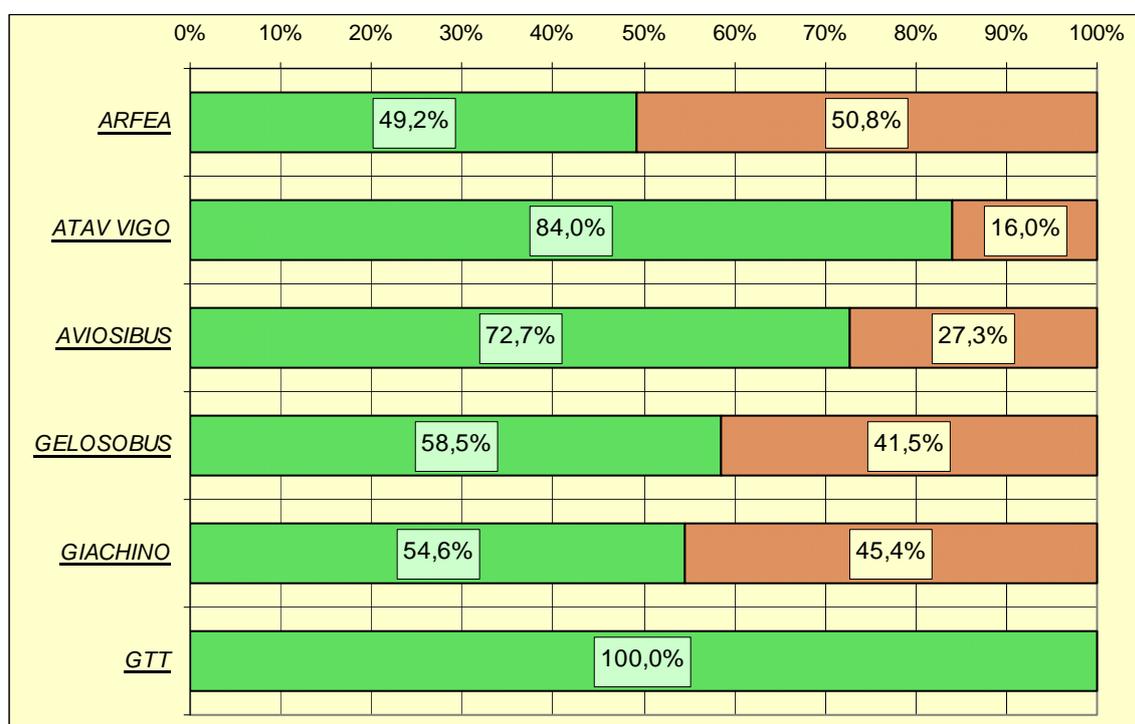


PRESENZA DI LOCANDINE RECANTI L'ORARIO DELLA LINEA

Solo nelle linee esercite dal GTT sono sempre presenti alle fermate le locandine recanti l'orario dei servizi di trasporto effettuati.

Nel 50,8% delle fermate controllate utilizzate da linee ARFEA, nelle restanti situazioni l'assenza delle locandine alle fermate è inferiore al 50% dei casi.

AZIENDA	SI	NO	Totale	% SI
ARFEA	29	30	59	49,2%
ATAV VIGO	21	4	25	84,0%
AVIOSIBUS	8	3	11	72,7%
GELOSOBUS	55	39	94	58,5%
GIACHINO	77	64	141	54,6%
GTT	30	-	30	100,0%
Totale complessivo	220	140	360	61,1%



5.7 Valutazioni in ordine all'accessibilità delle fermate

Come in precedenza ampiamente riportato ai punti 2.3 e 3.2 della presente relazione, per garantire una buona fruibilità di una linea di trasporto pubblico non è sufficiente effettuare il servizio mediante un veicolo attrezzato con le dotazioni di bordo indispensabili per poter trasportare un passeggero disabile, ma risulta essenziale il fatto anche le fermate, considerando tutte le possibili esigenze degli utenti, devono possedere dei requisiti indispensabili per la succitata fruizione.

Di seguito si riportano, in estrema sintesi, i requisiti ritenuti necessari:

- 1. assenza di ostacoli alla fermata che ne pregiudicano l'accessibilità (veicoli in sosta vietata - stalli per la sosta degli autoveicoli - transenne fisse a pavimento o di altri ostacoli);*
- 2. presenza di percorsi tattili;*
- 3. presenza di scivoli per accedere alle banchine o l'assenza di gradini;*
- 4. la presenza di informazioni affidabili, comprensibili e leggibili (palina, indicazione nome/numero della fermata, cartografia della rete dei servizi, locandine orario,) e di segnalazioni, acustiche e luminose, in merito ai veicoli in arrivo.*

A seguire si commentano gli esiti delle ispezioni effettuate sulle n. 336 "Fermate Obbligatorie" e su n. 34 "Fermate a Richiesta" realizzate nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di ASTI.

Requisito 1.

Presenza di veicoli in sosta vietata: nel 94% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza di veicoli in sosta vietata, così come nel 94,1% delle "Fermate a Richiesta".

Presenza di stalli alle fermate: nel 95,2% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza di stalli, così come nel 94,1% delle "Fermate a Richiesta".

Presenza di ostacoli vari alle fermate: nel 92% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza di ostacoli vari, così come nel 85,3% delle "Fermate a Richiesta".

Requisito 2.

Presenza di percorsi tattili: solo nel 9,5% delle "Fermate Obbligatorie" controllate è stata riscontrata la presenza di percorsi Loges.

La presenza di percorsi Loges alle "Fermate a Richiesta" risulta pari al 5,9% delle fermate controllate.

Requisito 3.

Presenza di scivoli per accedere alle banchine o l'assenza di gradini: la rampa di accesso per le carrozzine risulta necessaria ma assente, nel 15,2% delle "Fermate Obbligatorie" controllate.

L'analogo dato in percentuale per le "Fermate a Richiesta" risulta pari al 5,9%.

Si sottolinea che l'alta percentuale del dato afferente la NON NECESSITA' della presenza della rampa di accesso alla fermata (58,3% "Fermate Obbligatorie" e 82,4% "Fermate a Richiesta"), non è indice di garanzia di fruibilità della fermata stessa da parte della persona disabile (assenza di gradini). Su questo aspetto si rimanda alla lettura di dettaglio dei singoli rapporti di controllo ispettivo allegati alla presente.

Requisito 4.

Presenza di informazioni affidabili, comprensibili e leggibili: nel 59,8% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza dell'indicazione nome/numero della fermata stessa. L'analogo dato in percentuale per le "Fermate a Richiesta" risulta del 58,8%.

Presenza dell'indicazione (palina) di fermata: nel 40,5% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza dell'indicazione (palina) della fermata stessa, così come nel 32,4% delle "Fermate a Richiesta".

Presenza della cartografia afferente la rete dei servizi: nel 74,7% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza dell'indicazione della cartografia afferente la rete dei servizi di trasporto. L'analogo dato in percentuale per le "Fermate a Richiesta" risulta del 85,3%.

Presenza della locandina dell'orario della linea di trasporto: nel 39,9% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza delle locandine orario della linea di trasporto, così come nel 35,3% delle "Fermate a Richiesta".

In nessuna fermata vi è la possibilità di attivare sistemi telematici di raccolta delle informazioni sui percorsi, passaggi, fermate, ambiti di accessibilità, quali, ad esempio:

- etichette con codici a barre UPC / EAN dedicate alle persone disabili prive della vista, contenenti file audio riproducibili ogni qual volta il codice a barre viene scansionato utilizzando il proprio smartphone;
- postazioni monitor con i dati delle linee ed i passaggi;
- segnalazioni acustiche e luminose in merito ai veicoli in arrivo.

Molteplici risultano peraltro i casi di quei Comuni che hanno provveduto, inspiegabilmente, a collocare nelle aree destinate alla fermate dei mezzi, stalli dedicati al parcheggio di autoveicoli, così come l'assenza in percentuali significative della palina di fermata (solo elemento che individua in modo inequivocabile il punto esatto dove il mezzo si deve fermare), rappresenta un ulteriore elemento di criticità del sistema.

Il più delle volte, specialmente in ambito extraurbano, la fermata dell'autobus è collocata in un contesto ambientale anonimo o disordinato ed è caratterizzata dalla presenza di una semplice palina e molte volte, come in precedenza riportato, neanche da quella.

La problematica della sicurezza delle fermate, in relazione alla loro localizzazione e alle relative condizioni di accessibilità pedonale, rappresenta quindi un tema oltremodo cogente.

6.1 Considerazioni generali

Come sottolineato nel capitolo 2.2, secondo quanto stabilito dal Regolamento (CE) n. 181/2011, i passeggeri che viaggiano in autobus nei Paesi dell'Unione Europea sono portatori di alcuni diritti fondamentali tra i quali, indipendentemente dai chilometri delle tratte percorse, condizioni di trasporto non discriminatorie anche in caso di disabilità.

In particolare, nel documento si legge che "I servizi di trasporto di passeggeri effettuati con autobus dovrebbero essere a beneficio di tutti i cittadini. Di conseguenza, le persone con disabilità o a mobilità ridotta dovuta a disabilità, all'età o ad altri fattori dovrebbero avere la possibilità di usufruire dei servizi di trasporto effettuato con autobus a condizioni che siano comparabili a quelle godute dagli altri cittadini. Le persone con disabilità o a mobilità ridotta hanno gli stessi diritti di tutti gli altri cittadini in relazione alla libera circolazione, alla libertà di scelta e alla non discriminazione".

Se il quadro normativo assume connotazioni di alto profilo civile, al contempo, è giusto ricordare in quale realtà i cittadini con disabilità si scontrano quotidianamente.

La compatibilità dei servizi del trasporto pubblico locale con utenti disabili, varia in base alle varie tipologie di disabilità.

In base alle disabilità ed ai servizi considerati, diversa è anche la possibilità per le persone disabili di effettiva fruizione del trasporto pubblico, nonché delle aree di loro adduzione.

Uno spostamento deve da loro essere programmato con largo anticipo, studiato per evitare intoppi e problemi.

Ai passeggeri disabili viene chiesta sempre pazienza e flessibilità.

Vivere la quotidianità non può significare questo, non può significare trovare soluzioni alternative al diritto di vivere nella normalità.

Tra gli obblighi di legge vi è senz'altro quello per il gestore di non violare i diritti soggettivi degli utenti e tra i diritti degli affetti da disabilità vi è quello "di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo appositamente adattati o di servizi alternativi".

Questo nonostante esista la concreta possibilità di garantire l'accessibilità ai disabili del servizio.

In questo consiste la discriminazione: le modalità di gestione del servizio pongono nei fatti i disabili in una situazione di svantaggio, o meglio non sono tali da far sì che le difficoltà motorie non impediscano al disabile di godere del servizio pubblico, che invece dovrebbe e potrebbe essere accessibile a tutti.

A tal proposito giova ricordare la recentissima sentenza a carico di una delle principali compagnie di trasporto di autobus extraurbani "low cost", che ha dimostrato, se ancora c'è ne fosse bisogno, l'autentica "via crucis" che le persone con disabilità devono affrontare ogni giorno a causa della presenza delle barriere architettoniche presenti sui mezzi di trasporto - sia pubblici che privati - che impediscono, ad esempio, a chi abbia ridotte capacità motorie di viaggiare spostandosi da una città all'altra.

Il Tribunale di Roma ha infatti condannato una la celebre società di autobus extraurbani che effettua servizi di trasporto low-cost in tutta Europa, per condotta discriminatoria nei confronti delle persone con disabilità motoria a causa della mancata accessibilità degli autobus (n.d.r. la società ha presentato ricorso in appello).

La vicenda giudiziaria - promossa da una importante Associazione nazionale - ha tratto spunto dalla disavventura subita da alcuni ragazzi in carrozzina ai quali era stato impedito di prenotare il viaggio a causa dell'assenza, all'interno del mezzo di trasporto, delle pedane atte a consentire la salita anche a chi si muove sulla sedia a rotelle, nonché di posti di stazionamento della carrozzina.

E per quanto riguarda i mezzi pubblici? L'Associazione ha recentemente chiesto al Governo e ai Ministri competenti, a partire dal Ministro della Disabilità, di effettuare una *"ricognizione urgente su tutte le linee di trasporto nazionale e locale, pubbliche e private, al fine di imporre urgentemente, su tutto il territorio nazionale, il rispetto dei principi della parità di trattamento nonché della Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità"*.

In questi ultimi anni la riduzione dei finanziamenti pubblici ha messo certamente in discussione le possibilità di rispondere adeguatamente alla crescente domanda volta ad accrescere l'impegno comune a favore del diritto alla mobilità.

In una fase storica in cui il numero delle persone con disabilità è destinato ad aumentare, anche a causa dell'invecchiamento della popolazione, è necessario trattare la problematica in maniera organica, con un approccio ampio e condiviso, dal momento che "dove vive bene un disabile, vivono meglio tutti".

Appare evidente che l'approccio al sistema deve consentire di guardare alle buone prassi già esistenti come esempio e di osservare le criticità in un'ottica propositiva.

Gli interventi volti a migliorare i servizi per il trasporto delle persone disabili nelle realtà esaminate, alla luce di quanto esposto nel presente rapporto, possono certamente essere molteplici e differenti a seconda di quale aspetto particolare gli addetti ai lavori intenderanno prendere in esame.

L'insieme delle informazioni assunte nel corso dell'attività di controllo effettuate e riportate all'interno delle n. 2 "Banche dati" degli item analizzati, rappresentano un quadro conoscitivo aggiornato, seppur non esaustivo, di questa parte di realtà indagata, che viene messo a disposizione sia dei Responsabili di Esercizio delle Aziende trasportistiche esercenti i servizi controllati sia dei vari soggetti pubblici competenti in questa materia, ovviamente ognuno per quanto di rispettiva competenza.

Affinché la politica a livello regionale possa sorvegliare questo fronte, garantendo uguaglianza e non discriminazione per coloro che hanno un handicap, riteniamo che oltre alla necessaria programmazione di risorse economiche, debba assumere specifici interventi normativi settoriali, atti a rafforzare l'esigibilità dei diritti dei cittadini disabili.

Prendendo spunto dal recente accordo di collaborazione sottoscritto nel corso del 2018 dai Presidenti di ASSTRA (*Associazione maggiormente rappresentativa delle imprese di trasporto pubblico locale*), di FAND (*Federazione tra le Associazioni Nazionali delle persone con Disabilità*) e di FISH (*Federazione Italiana per il Superamento dell'Handicap*), avente quale obiettivo la concreta attuazione al diritto all'accessibilità, alla mobilità e al trasporto delle persone con disabilità, si ritiene utile proporre in tale direzione un rafforzamento concreto di tale percorso collaborativo, affinché venga previsto che i CONTRATTI di SERVIZIO del TPL prevedano l'obbligatorietà della formazione aziendale, finalizzata a supportare ed a informare le imprese ed il loro personale interessato sui diritti dei viaggiatori con disabilità e sulle soluzioni per l'accessibilità dei servizi.

Le ulteriori modifiche tematiche alla legge regionale n. 1/2000 e s.m.i. si ritiene possano essere le seguenti:

- Introdurre, all'interno dei CONTRATTI di SERVIZIO, l'obbligatorietà della costituzione di appositi TAVOLI TECNICI costituiti dai rappresentanti dell'Agenzia della mobilità piemontese, dei soggetti esercenti i servizi, delle Associazioni dei Consumatori e di quelle di rappresentanza delle persone

disabili, ciò al fine di individuare, in modo condiviso, le migliori e preferibili soluzioni tecniche e organizzative per la fruibilità dei servizi di trasporto offerti.

- Prevedere apposite sanzioni, a carico dei gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in caso di inottemperanza a quanto previsto dalle normative vigenti in materia di fruizione ed accessibilità dei mezzi pubblici da parte degli utenti disabili.

Così come si ritengono necessari interventi di coordinamento e diffusione di buone pratiche per rafforzare la capacità degli stakeholders di mettere in pratica sistemi di gestione dei servizi efficienti ed efficaci.

Come già ampiamente riportato nella presente relazione, vi è l'esigenza reale di fatti concreti che portino al cambiamento dell'attuale paradigma in tema di accessibilità ai servizi di trasporto per le persone disabili caratterizzato dall'assunto negativo: *"vorrei ... ma non posso"*.

Lo richiede, oltre che la volontà di migliorare sempre la qualità dei servizi, il rispetto di quei fondamentali atti internazionali, già recepiti dal nostro Paese, che vanno dalla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità alla vigente, già citata, regolamentazione europea in ambito di trasporto, mobilità e accesso non discriminatorio ai servizi pubblici che esigono un accesso indiscriminato di tutte le persone all'intero sistema di trasporto pubblico ed ai servizi ad esso connessi.

"Realizzare le "pari opportunità" significa rendere possibile un processo attraverso il quale le differenti società e i diversi ambienti, così come i servizi, le attività, l'informazione e la documentazione, siano resi accessibili a tutti, specialmente alle persone con disabilità"

"Il principio dell'uguaglianza dei diritti implica che i bisogni di ognuno e di tutti gli individui sono di eguale importanza, che questi bisogni devono diventare il fondamento per la pianificazione delle società e che tutte le risorse vanno impegnate in modo tale da assicurare che ogni individuo abbia le stesse opportunità per partecipare".

Le normative comunitarie in materia sono quindi state recepite nel nostro Paese ma spesso poi restano lì scritte, ma non attuate.

Per far sì che ciò possa avvenire è necessario che cresca sempre più la consapevolezza negli stakeholders e nell'opinione pubblica che le persone con disabilità

spesso non sono impossibilitate a una vita indipendente dalla loro condizione fisica, ma piuttosto dalla società che non li mette nella condizione di poter godere di diritti che dovrebbero essere pienamente garantiti.

Una sfida, anche questa, avviata da tempo dai connotati strategici, che se sarà perseguita con convinzione consentirà di orientare al meglio la scelta di mezzi, gli interventi per la rimozione delle barriere, la progettazione di nuove infrastrutture, l'adozione di coerenti soluzioni per il supporto ai passeggeri con disabilità.

"I muri sono nella nostra mente..."