



*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

ORDINE DI SERVIZIO

prot. n. 7166/A181000 del 12/02/2019

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE AVENTI O/D IL COMUNE DI TORINO

Torino, 11 dicembre 2019

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 - Monica Tos - Marco Ulgelmo - Simona Bosco - Alessandro Marziani - Cristina Molino - Rocco Facchini - Dolores Marino - Enzo Lucarno - Maria Rina Tuninetti - Francesco Iannello - Davide Lattaruolo - Lucia Legrottaglie - Maria Grazia Coppola - Ivana Farca - Anna Maria Martino - Cesarina Ferraris - Silvia Franchello - Graziano Delfino - Antonella Di Stefano e Domenico Nigro.

Hanno collaborato alla stesura della Relazione:

Renato Baima Poma (elaborazioni statistiche e parti grafiche)

Monica Tos

Alessandro Marziani

Rocco Facchini

Maria Rina Tuninetti

Il Funzionario Responsabile dell'Istruttoria

Luigi Serra

Indice

Parte 1

1.1	Premesse	pag. 4
1.2	Il ruolo delle associazioni dei disabili	pag. 6
1.3	L'Agenzia della mobilità piemontese	pag. 7

Parte 2

2.1	Il sistema del TPL	pag. 9
2.2	Accessibilità ai servizi del TPL - La normativa	pag. 9
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. 20
3.2	La scheda di rilevazione	pag. 20
3.3	L'attività di controllo ordinario delle linee con O/D il Comune di TORINO	pag. 26

Parte 4

4.1	I mezzi adibiti al servizio di linea	pag. 30
4.2	La Banca dati dei mezzi e delle specifiche monitorate	pag. 36
4.3	Gli esiti dei controlli effettuati sui mezzi	pag. 41
4.4	Le performance delle Aziende	pag. 47
4.5	Valutazioni in ordine all'accessibilità dei mezzi	pag. 57

Parte 5

5.1	Le fermate adibite al servizio di linea	pag. 60
5.2	I controlli sulle fermate	pag. 61
5.3	Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate per Comune	pag. 72
5.4	Il confronto tra le linee monitorate	pag. 77
5.5	Il confronto tra le Aziende	pag. 87
5.6	Valutazioni in ordine all'accessibilità delle fermate	pag. 93

Parte 6

6.1	Considerazioni generali	pag. 96
-----	-------------------------------	---------

Allegato n. 1 - Elenco dei mezzi in servizio TPL comunicato dalle Aziende.

Allegato n. 2 - La Banca dati delle fermate.

Allegati dal n. 3 al n. 21 - Rapporti ispettivi sulle linee monitorate.

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 Direttore della Direzione regionale "Opere pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione civile, Trasporti e Logistica" personale ha indel Settore *"Controllo sulla gestione dei trasporti e delle infrastrutture"* è stato incaricato, con ORDINE DI SERVIZIO prot. n. 7166/A18000 del 12/02/2019, di svolgere, nell'annualità corrente, 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 su un significativo ventaglio di Aziende ed Imprese del trasporto pubblico locale e regionale delle condizioni di accessibilità sia ai mezzi di trasporto sia alle infrastrutture ad essi correlate, nonché 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 Aziende aderenti al Consorzio "Extra TO", sui loro mezzi e sulle infrastrutture ad essi correlati (banchine), afferenti i servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani per l'intero percorso ed aventi origine e destinazione la Città di Torino.

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'Agencia della mobilità piemontese

L'Agencia 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'Agencia per la mobilità metropolitana e regionale disciplinando l'Agencia 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'Agencia 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'Agencia 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'Agencia 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 n. 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 eserciscono 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 TORINO, sono stati realizzati complessivamente dai seguenti n. 22 funzionari del Settore regionale "Controllo sulla gestione dei trasporti e sulle infrastrutture":

Luigi Serra (coordinatore dell'attività di controllo) - Renato Baima Poma - Monica Tos - Marco Ulgelmo - Simona Bosco - Alessandro Marziani - Cristina Molino - Rocco Facchini - Dolores Marino - Enzo Lucarno - Maria Rina Tuninetti - Francesco Iannello - Davide Lattaruolo - Lucia Legrottaglie - Maria Grazia Coppola - Ivana Farca - Anna Maria Martino - Cesarina Ferraris - Silvia Franchello - Graziano Delfino - Antonella Di Stefano 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			

NOTE SULLE FERMATE	

NOTE GENERALI	

3.3 L'attività di controllo ordinario delle linee con O/D il Comune di TORINO

Come in precedenza riportato, i controlli sui servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di TORINO, sono stati effettuati da n. 22 funzionari del Settore regionale "Controllo sulla gestione dei trasporti e sulle infrastrutture" appositamente individuati.

Le linee monitorate dagli ispettori regionali risultano quelle esercite da un gruppo di Aziende consociate all'interno di un apposito consorzio denominato Extra.To (operatore unico per i trasporti della Città Metropolitana di Torino).

Il succitato Consorzio ha riunito le sotto riportate 18 storiche concessionarie del trasporto pubblico extraurbano che operavano nell'area vasta di Torino metropoli per costituire un'unica rete in grado di coprire le tratte dell'intero territorio provinciale.

- GTT s.p.a.
- ARRIVA SADEM s.p.a.
- CAVOURESE s.p.a.
- BUS COMPANY s.r.l.
- AUTOSTRADALE
- ATAP s.p.a.
- ATAV VIGO s.p.a.
- BELLANDO TOURS
- CA.NOVA s.p.a.
- CHIESA s.r.l.
- STAAV CALUSO VIAGGI s.r.l.
- MARLETTI s.n.c.
- VIGO AUTOINDUSTRIALE
- BOUCHARD
- VI.MU. VIAGGI MUNARO s.a.s.
- SEREN s.n.c.
- FURNO VIAGGI
- VITA s.p.a.

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

- *Linea: Torino - Varisella = Azienda Bus Company s.r.l.*

- *Linea: Carmagnola - Torino = Azienda Bus Company s.r.l.*
- *Linea: Torino - Pancalieri = Azienda Bus Company s.r.l.*
- *Linea: Saluzzo - Villafranca - Torino = Azienda Bus Company s.r.l.*
- *Linea: Barge - Torino = Azienda Cavourese s.p.a.*
- *Linea: Torino - Pecetto - Chieri = Azienda Cavourese s.p.a.*
- *Linea: Torino - Coazze - Giaveno = Azienda Cavourese s.p.a.*
- *Linea: Torino - Rivarolo = Azienda G.T.T. s.p.a.*
- *Linea: Torino - Foglizzo - Ivrea = Azienda G.T.T. s.p.a.*
- *Linea: Torino - Giaveno = Azienda G.T.T. s.p.a.*
- *Linea: Torino - Cumiana = Azienda G.T.T. s.p.a.*
- *Linea: Rivarolo - San Benigno - Torino = Azienda G.T.T. s.p.a.*
- *Linea: Torino - Forno Canavese = Azienda G.T.T. s.p.a.*
- *Linea: Torino - Gassino - Chivasso = Azienda G.T.T. s.p.a.*
- *Linea: Torino - Orbassano Interporto = Azienda Nuova Benese s.p.a.**
- *Linea: Torino - Sestriere = Azienda Arriva Sadem s.p.a.*
- *Linea: Torino - Vinovo - Piobesi = Azienda Arriva Sadem s.p.a.*
- *Linea: Torino - Pinerolo Perosa Argentina = Azienda Arriva Sadem s.p.a.*
- *Linea: Torino - Aeroporto = Azienda Arriva Sadem s.p.a.*

* (La linea alla data dell'attività di controllo non risultava fosse esercita dalla Nuova Benese s.p.a.).

I gruppi ispettivi hanno eseguito il controllo del binomio "Mezzo - Fermata", fatto salvo i controlli effettuati dai funzionari ispettivi sui mezzi presenti presso i depositi aziendali.

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 TORINO
PIANO OPERATIVO SQUADRE DI
CONTROLLO SULLE LINEE DEL TPL

Linea	Azienda	Programma di Controllo	Gruppo di Controllo		Data Controllo
TORINO - VARISELLA	BUS COMPANY	24	MARZIANI	FACCHINI	21/03/2019
CARMAGNOLA - TORINO		4	SERRA	TUNINETTI	22/03/2019
TORINO - PANCALIERI		14	FACCHINI	NIGRO	28/03/2019
SALUZZO - VILLAFRANCA - TORINO		3	MARZIANI	IANNELLO	11/04/2019
BARGE - TORINO	CAVOURESE	2	FACCHINI	DELFINO	26/03/2019
TORINO - PECETTO - CHIERI		15	MARZIANI	COPPOLA	26/03/2019
TORINO - COAZZE - GIAVENO		10	MARZIANI	MOLINO	28/03/2019
TORINO - RIVAROLO	G.T.T	18	TOS	LATTARUOLO	20/03/2019
TORINO - FOGLIZZO - IVREA		12	TOS	MARINO	25/03/2019
TORINO - GIAVENO		13	BAIMA	LEGROTTAGLIE	26/03/2019
TORINO - CUMIANA		7	TOS	FERRARIS	27/03/2019
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO		20	BAIMA	ULGELMO	28/03/2019
TORINO - FORNO CANAVESE		8	BAIMA	LUCARNO	10/04/2019
TORINO - GASSINO - CHIVASSO		9	FACCHINI	DI STEFANO	09/04/2019
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO		11	SERRA	FRANCHELLO	27/03/2019
TORINO - SESTRIERE	SADEM	21	SERRA	TOS	21/03/2019
TORINO - VINOVO - PIOBESI		25	FACCHINI	FARCA	25/03/2019
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.		16	SERRA	MARTINO	28/03/2019
TORINO - TORINO AEROPORTO		1	BAIMA	BOSCO	02/04/2019

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

Linea	Azienda	Programma di Controllo	Andata - Partenza		Andata - Arrivo		Ritorno - Partenza		Ritorno - Arrivo		
			Località	Orario	Località	Orario	Località	Orario	Località	Orario	
TORINO - VARISELLA	BUS COMPANY	24	TORINO C.so INGHILTERRA	11:05	VARISELLA Via Vallo	12:05	VARISELLA Via Vallo	12:10	TORINO C.so INGHILTERRA	13:10	
CARMAGNOLA - TORINO		4	TORINO ESPOSIZIONI	11:15	CARMAGNOLA Borgo S. Bernardo	12:15	CARMAGNOLA Borgo S. Bernardo	12:35	TORINO Fiat via Settembrini	13:35	
TORINO - PANCALIERI		14	TORINO ESPOSIZIONI	11:00	PANCALIERI	11:55	PANCALIERI	12:45	TORINO ESPOSIZIONI	13:52	
SALUZZO - VILLAFRANCA - TORINO		3	TORINO ESPOSIZIONI	10:00	SALUZZO AUTOSTAZIONE	11:20	SALUZZO AUTOSTAZIONE	12:25	TORINO ESPOSIZIONI	13:45	
BARGE - TORINO	CAVOURESE	2	TORINO C.so Stati Uniti	8:10	CAVOUR Piazza Rivoira	10:17	CAVOUR Piazza Rivoira	11:50	TORINO C.so Stati Uniti	14:05	
TORINO - PECETTO - CHIERI		15	TORINO C.so San Maurizio	10:10	CHIERI MOVICENTRO	11:00	CHIERI MOVICENTRO	11:20	TORINO C.so San Maurizio	12:10	
TORINO - COAZZE - GIAVENO		10	TORINO C.so Stati Uniti	10:00	COAZZE	11:15	COAZZE	12:15	TORINO C.so Stati Uniti	13:30	
TORINO - RIVAROLO	G. T. T	18	TORINO STURA	10:00	RIVAROLO STAZIONE	10:40	RIVAROLO STAZIONE	11:00	TORINO STURA	11:42	
TORINO - FOGLIZZO - IVREA		12	TORINO Via Fiocchetto	8:55	IVREA MOVICENTRO	10:42	IVREA MOVICENTRO	11:05	TORINO Via Fiocchetto	12:45	
TORINO - GIAVENO		13	TORINO C.so Stati Uniti	9:00	GIAVENO DEPOSITO	10:00	GIAVENO DEPOSITO	10:30	TORINO C.so Stati Uniti	11:30	
TORINO - CUMIANA		7	TORINO C.so Stati Uniti	9:30	CUMIANA	10:35	CUMIANA	11:00	TORINO C.so Stati Uniti	12:00	
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO		20	TORINO STURA PARK	11:15	RIVAROLO STAZIONE	11:59	RIVAROLO STAZIONE	12:56	TORINO STURA FPT	13:47	
TORINO - FORNO CANAVESE		8	TORINO Via Fiocchetto	10:55	FORNO	12:05	FORNO	13:10	TORINO Via Fiocchetto	14:20	
TORINO - GASSINO - CHIVASSO		9	TORINO Via Fiocchetto	14:30	CASALBORGONE	15:40	CASALBORGONE	15:45	TORINO Via Fiocchetto	17:10	
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO		NUOVA BENESE	11	TORINO Piazza Caio Mario	8:25	ORBASSANO Sito Interporto	8:57	ORBASSANO Sito Interporto	9:00	TORINO Piazza Caio Mario	9:32
TORINO - SESTRIERE		SADEM	21	TORINO C.so BOLZANO	7:41	OULX STAZIONE FS	11:15	OULX STAZIONE FS	11:45	TORINO C.so BOLZANO	15:19
TORINO - VINOVO - PIOBESI			25	TORINO ESPOSIZIONI	9:00	PIOBESI Via Torino 41	9:51	PIOBESI Via Torino 41	10:29	TORINO ESPOSIZIONI	11:20
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	16		TORINO C.so BOLZANO	9:03	PEROSA ARG. Piazza 3° Alpini	10:50	PEROSA ARG. Piazza 3° Alpini	11:10	TORINO C.so BOLZANO	12:57	
TORINO - TORINO AEROPORTO	1		TORINO Piazza C. Felice	9:00	TORINO AEROPORTO	9:50	TORINO AEROPORTO	10:00	TORINO Piazza C. Felice	10:50	

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 TORINO, a giugno del c.a. è stato richiesto ad EXTRA TO 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 Consorzio. Tale elenco doveva comprendere i seguenti dati:

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

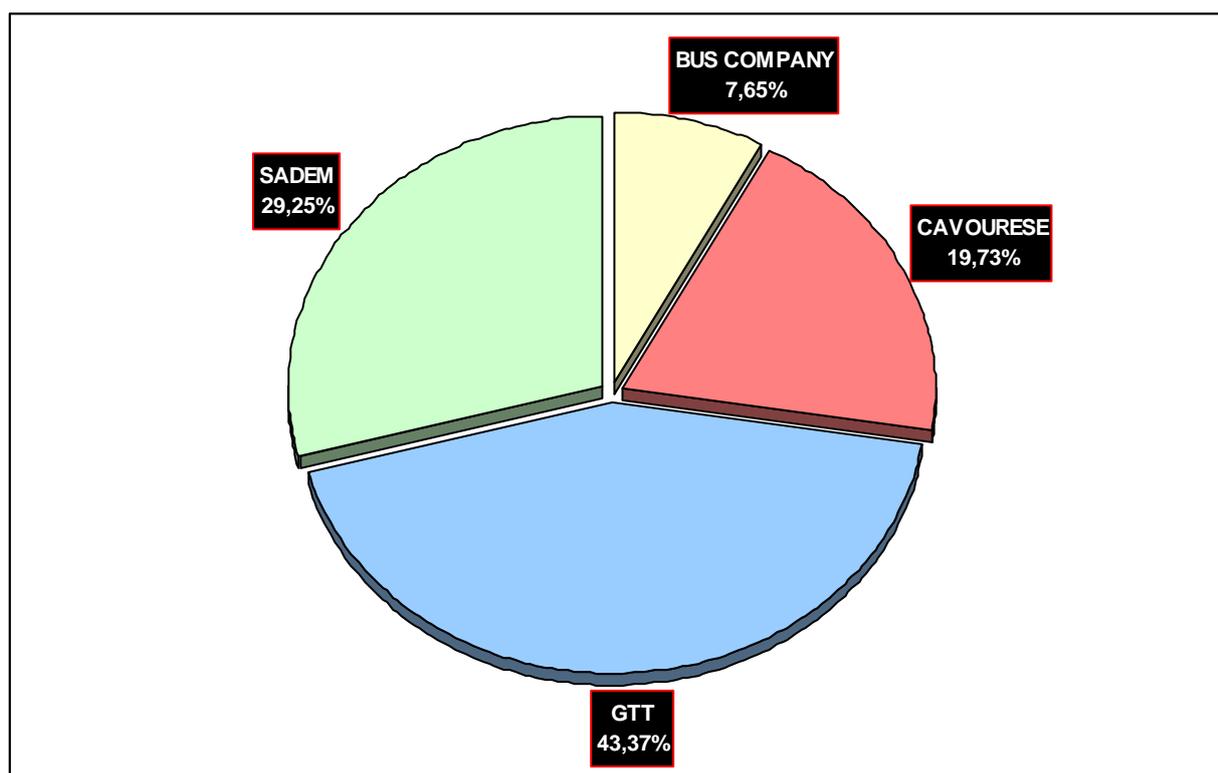
Nell'allegato 1 alla presente relazione sono riportati gli elenchi trasmessi dal Consorzio, suddivisi per Azienda, dei mezzi principalmente adibiti al servizio sulle linee di che trattasi.

Dai dati trasmessi risultano complessivamente n. 588 i mezzi dedicati prioritariamente dalle Aziende di trasporto ai servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di TORINO.

Non risulta tra le Aziende interpellate la NUOVA BENESE, in quanto all'epoca non risultava tale Azienda esercente la linea: Torino - Orbassano Interporto.

Tabella. Totale dei mezzi dichiarati dalle Aziende

<u>Ditta</u>	<u>N° Mezzi dichiarati</u>
GTT	255
SADEM	172
BUS COMPANY	45
CAVOURESE	116
Totale	588



Tra i n. 588 i mezzi dichiarati dalle Aziende, n. 74 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>Targa</u>	<u>Azienda</u>	<u>Alimentazione</u>	<u>Luogo in cui è stato monitorato</u>
1	FD053BR	SADEM	Gasolio	Linea
2	FR103AM	SADEM	Gasolio	Linea
3	FA243WE	SADEM	Gasolio	Linea
4	FK109DS	SADEM	Gasolio	Linea
5	EV291DN	SADEM	Gasolio	Linea
6	EV292DA	SADEM	Gasolio	Linea
7	CY580HL	NUOVA BENESE	Gasolio	Linea
8	CK192SV	VITA	Gasolio	Linea
9	CD386TN	VITA	Gasolio	Linea
10	EP681ZC	G.T.T	Gasolio	Linea
11	CN140CA	G.T.T	Gasolio	Linea
12	EP051ZC	G.T.T	Gasolio	Linea
13	CW065HB	G.T.T	Gasolio	Linea
14	EP319ZC	G.T.T	Gasolio	Linea

15	CK857HV	G.T.T	Gasolio	Linea
16	EP315ZC	G.T.T	Gasolio	Linea
17	EP320ZC	G.T.T	Gasolio	Linea
18	EP605ZC	G.T.T	Gasolio	Linea
19	CR123NA	CAVOURESE	Gasolio	Linea
20	CW202HB	CAVOURESE	Gasolio	Linea
21	CE695HB	CAVOURESE	Gasolio	Linea
22	CJ277DG	CAVOURESE	Gasolio	Linea
23	BJ180ED	CAVOURESE	Gasolio	Linea
24	BS084BS	CAVOURESE	Gasolio	Linea
25	EN983CV	BUS COMPANY	Gasolio	Linea
26	CY648HX	BUS COMPANY	Gasolio	Linea
27	FN421FH	BUS COMPANY	Gasolio	Linea
28	FV241FV	BUS COMPANY	Gasolio	Linea
29	CP552LZ	BUS COMPANY	Gasolio	linea
30	FV564FV	BUS COMPANY	Gasolio	Linea
31	FD052BR	SADEM	Gasolio	Deposito
32	FC966FF	SADEM	Gasolio	Deposito
33	FA375WE	SADEM	Gasolio	Deposito
34	FR107AM	SADEM	Gasolio	Deposito
35	FR106AM	SADEM	Gasolio	Deposito
36	FK107DS	SADEM	Gasolio	Deposito
37	FK108DS	SADEM	Gasolio	Deposito
38	FG160VK	SADEM	Gasolio	Deposito
39	EP600ZC	G.T.T	Gasolio	Deposito
40	EP686ZC	G.T.T	Gasolio	Deposito
41	EP602ZC	G.T.T	Gasolio	Deposito
42	EP682ZC	G.T.T	Gasolio	Deposito
43	CN134CA	G.T.T	Gasolio	Deposito
44	CS136WL	G.T.T	Gasolio	Deposito
45	FK162DS	G.T.T	Gasolio	Deposito
46	CW056HB	G.T.T	Gasolio	Deposito
47	CS135WL	G.T.T	Gasolio	Deposito
48	CN138CA	G.T.T	Gasolio	Deposito
49	CJ470DH	G.T.T	Gasolio	Deposito
50	CN136CA	G.T.T	Gasolio	Deposito
51	CW828HB	G.T.T	Gasolio	Deposito
52	CS064WL	G.T.T	Gasolio	Deposito
53	FW048DV	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
54	FV565FV	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
55	FW314DT	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
56	FV566FV	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
57	CJ280DG	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
58	BS497BZ	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
59	CJ279DG	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
60	EM892MV	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
61	BV565HW	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
62	EC473YA	CAVOURESE	Gasolio	Deposito

63	DY914KK	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
64	FW452VH	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
65	EV036DN	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
66	BS498BZ	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
67	CN122CA	CAVOURESE	Gasolio	Deposito
68	EN976CV	BUS COMPANY	Gasolio	Deposito
69	FN304FH	BUS COMPANY	Gasolio	Deposito
70	EN982CV	BUS COMPANY	Gasolio	Deposito
71	EN990CV	BUS COMPANY	Gasolio	Deposito
72	FN511FH	BUS COMPANY	Gasolio	Deposito
73	FN444FH	BUS COMPANY	Gasolio	Deposito
74	EN977CV	BUS COMPANY	Gasolio	Deposito

Dei 74 mezzi elencati nella precedente tabella, intercettati in linea o monitorati presso i depositi delle varie Aziende i seguenti 10 mezzi, riportati nella successiva tabella, non facevano parte degli elenchi aziendali forniti.

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

<u>Nr.</u>	<u>Targa</u>	<u>Azienda</u>	<u>Note</u>
1	EN977CV	BUS COMPANY	-
2	FV241FV	BUS COMPANY	-
3	CE695HB	CAVOURESE	-
4	FW048DV	CAVOURESE	-
5	FW314DT	CAVOURESE	-
6	FW452VH	CAVOURESE	-
7	CD386TN	VITA	Servizio sostitutivo prestato su Linea esercita da GTT
8	CK192SV	VITA	Servizio sostitutivo prestato su Linea esercita da GTT
9	CY580HL	NUOVA BENESE	Ex servizio effettuato da Ca.Nova e Autoindustriale Vigo
10	EV292DA	SADEM	-

Dei n. 74 mezzi controllati dagli ispettori regionali durante l'attività ispettiva, n. 44 sono stati intercettati in deposito mentre n. 30 sono stati monitorati in linea.

Risultano n. 64 i mezzi facenti parte degli elenchi prodotti dalle Aziende, mentre risultano n. 10 i mezzi non facenti parte di quegli elenchi.

A seguire la tabella di dettaglio.

Sintesi sui mezzi intercettati in linea o presso i depositi aziendali

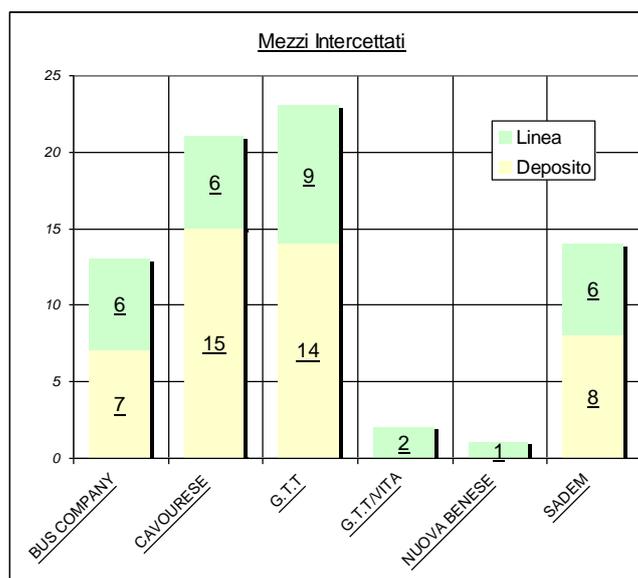
AZIENDA	MEZZI INTERCETTATI			DI CUI	
	Deposito	Linea	Totale	Segnalati	Non segnalati
BUS COMPANY	7	6	13	11	2
CAVOURESE	15	6	21	17	4
G.T.T	14	9	23	23	0
G.T.T/VITA	-	2	2	-	2
NUOVA BENESE	-	1	1	-	1
SADEM	8	6	14	13	1
Totale complessivo	44	30	74	64	10

Dei n. 74 mezzi visionati, solo uno è stato intercettato in due occasioni distinte su linee esercite dall'Azienda Sadem:

- linea: TORINO - PINEROLO - PEROSA A.
- linea: TORINO – SESTRIERE.

Si riporta, di seguito, la tabella di sintesi relativa ai mezzi intercettati appartenenti alla singole Aziende di trasporto facenti parte del Consorzio di "Extra To".

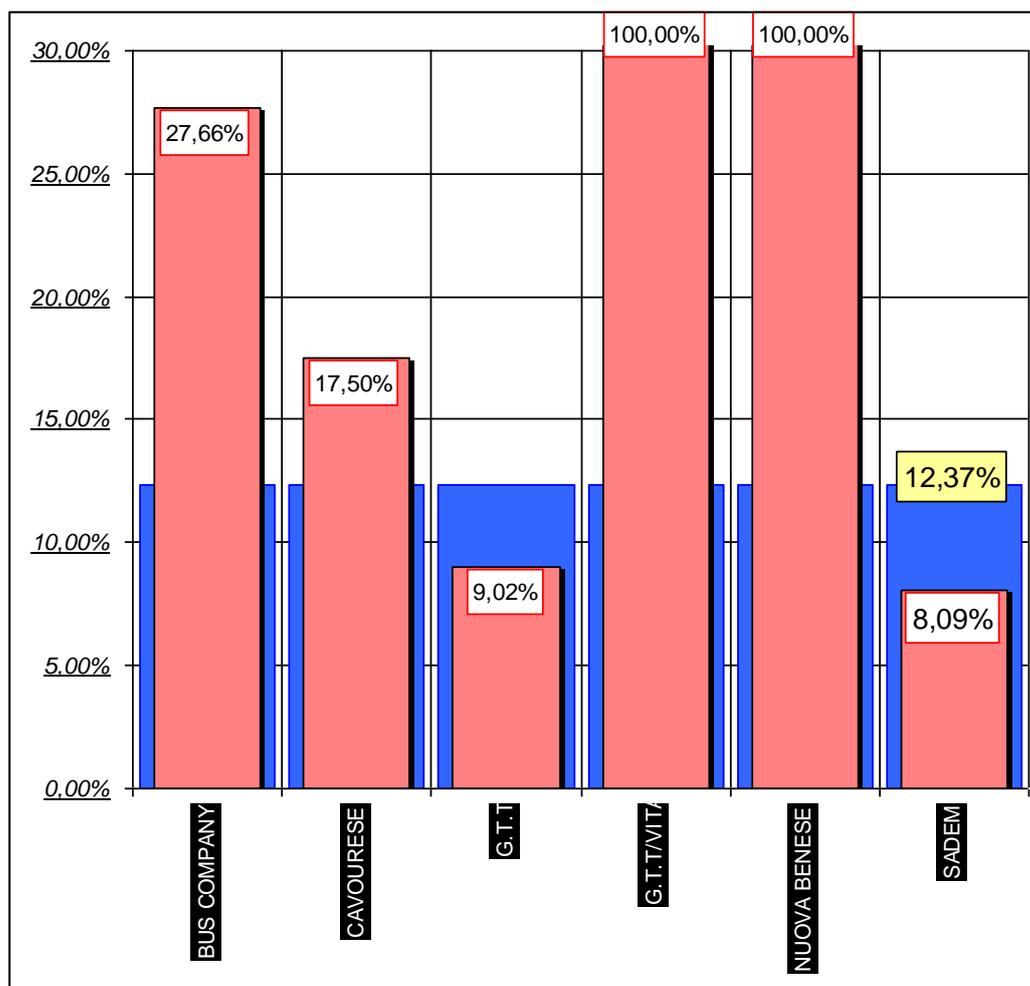
Quadro dei mezzi monitorati ripartiti per Azienda



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.

Incidenza fra numero mezzi monitorati n° mezzi segnalati (fonte Aziendale)

Ditta	N° Mezzi Monitorati	N° Mezzi Dichiarati	N° Mezzi Intercettati - non Dichiarati -	Percentuale
BUS COMPANY	13	45	2	27,66%
CAVOURESE	21	116	4	17,50%
G.T.T	23	255	-	9,02%
G.T.T/VITA	2	0	2	100,00%
NUOVA BENESE	1	0	1	100,00%
SADEM	14	172	1	8,09%
<u>Totale</u>	<u>74</u>	<u>588</u>	<u>10</u>	<u>12,37%</u>



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

A seguito delle ispezioni è stata progettata e popolata la seguente Banca dati riconducibile ai 74 mezzi monitorati, intercettati in linea o presso i depositi aziendali.

- 1) - Indicatore di linea esterno;
- 2) - Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo;
- 3) - Bip / Dispositivo di 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 di postazione dedicata ai disabili in carrozzella;
- 10) - Presenza di sedili per passeggeri con ridotta capacità motoria.

Alle prime otto voci era possibile associare i seguenti valori:

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

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

- SI.
- NO.

Le tabelle di seguito riportate afferenti alla BANCA DATI dei mezzi intercettati, riguardano:

- *la Tabella A): l'elenco dei mezzi intercettati e monitorati in linea (n. 30 veicoli);*

- *la Tabella B): l'elenco dei mezzi intercettati e monitorati in deposito (n. 44 veicoli);*

Queste tabelle correlano, a ciascuna delle n. 10 voci indagate e per ciascuno dei 74 rilievi effettuati, la targa del mezzo intercettato con l'Azienda proprietaria del veicolo.

Elenco dei mezzi intercettati e monitorati in Linea: n° 30

n	TARGA DEL MEZZO	AZIENDA	Indicatore di linea esterno	Sintesi vocale di direzione esterno 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 carrozella	Presenza sedili per passengeri con ridotte capacità motorie
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	CP552LZ	BUS COMPANYY	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
2	CY648HX	BUS COMPANYY	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
3	EN983CV	BUS COMPANYY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
4	FN421FH	BUS COMPANYY	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
5	FV241FV	BUS COMPANYY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	SI	SI
6	FV564FV	BUS COMPANYY	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	NO
7	BJ180ED	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Non Presente	NO	SI
8	BS084BS	CAVOURESE	Non Presente	Non Presente	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Non Presente	NO	SI
9	CE695HB	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	SI	SI
10	CJ277DG	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
11	CR123NA	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
12	CW202HB	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
13	CK857HV	G.T.T	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	SI	SI
14	CN140CA	G.T.T	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	SI	SI
15	CW065HB	G.T.T	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
16	EP051ZC	G.T.T	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
17	EP315ZC	G.T.T	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
18	EP319ZC	G.T.T	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
19	EP320ZC	G.T.T	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
20	EP605ZC	G.T.T	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Non Funziona	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI

21	EP681ZC	G.T.T	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
22	CD386TN	G.T.T/VITA	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Non Presente	NO	NO
23	CK192SV	G.T.T/VITA	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
24	CY580HL	NUOVA BENESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	NO
25	EV291DN	SADEM	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
26	EV292DA	SADEM	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
27	FA243WE	SADEM	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
28	FD053BR	SADEM	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
29	FK109DS	SADEM	Presente Funzionant e	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
30	FR103AM	SADEM	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI

Tabella B).

Elenco dei mezzi intercettati e monitorati presso i depositi aziendali: n° 44

n	TARGA DEL MEZZO	AZIENDA	Indicatore di linea esterno	Sintesi vocale di direzione esterno 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 carozzella	Presenza sedili per passengeri con ridotte capacità motorie
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
31	EN976CV	BUS COMPANY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
32	EN977CV	BUS COMPANY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	NO
33	EN982CV	BUS COMPANY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
34	EN990CV	BUS COMPANY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
35	FN304FH	BUS COMPANY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
36	FN444FH	BUS COMPANY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
37	FN511FH	BUS COMPANY	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	SI
38	BS497BZ	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	NO
39	BS498BZ	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	NO
40	BV565H W	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	NO
41	CJ279DG	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	NO
42	CJ280DG	CAVOURESE	Presente Funzionant e	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionant e	Presente Funzionant e	SI	NO

72 FK108DS SADEM	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Non Presente</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>SI</i>	<i>SI</i>
73 FR106AM SADEM	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Non Presente</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>SI</i>	<i>SI</i>
74 FR107AM SADEM	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Non Presente</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>Presente Funzionant e</i>	<i>SI</i>	<i>SI</i>

Nella tabella successiva, viene riportato il dettaglio dei monitoraggi effettuati sui mezzi suddiviso per Azienda e per modalità di controllo.

Quadro di sintesi dei mezzi monitorati in relazione alle modalità

AZIENDA	Monitoraggio effettuato		
	in Linea	presso i Depositi Aziendali	Totale
BUS COMPANY	6	7	<u>13</u>
CAVOURESE	6	15	<u>21</u>
G.T.T	9	14	<u>23</u>
G.T.T/VITA	2	-	<u>2</u>
NUOVA BENESE	1	-	<u>1</u>
SADEM	6	8	<u>14</u>
<u>TOTALE</u>	<u>30</u>	<u>44</u>	<u>74</u>

Risultano n. 74 complessivamente i mezzi monitorati, n. 30 di questi sono stati controllati in linea e n. 44 presso i depositi delle Aziende.

4.3 Gli esiti dei controlli effettuati sui mezzi

Nella seguente sezione vengono riportate apposite tabelle nelle quali vengono evidenziati gli esiti delle ispezioni fatte sui 74 mezzi intercettati (n. 30 in linea e n. 44 presso i depositi aziendali) nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine/Destinazione il Comune di TORINO.

Di seguito si riporta la tabella relativa alla sintesi generale dei risultati derivanti dall'attività di controllo sui mezzi ed afferenti i singoli item monitorati, articolata per le seguenti famiglie di risultato:

- *non presente;*
- *presente, non funzionante;*
- *presente funzionante.*

MONITORAGGIO SERVIZI TPL - MEZZI DI TRASPORTO - SINTESI GENERALE

<i>SPECIFICITA'</i>	Indicatore di linea esterno	Sintesi vocale di direzione esterno 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 climatizzaz.	Elevatore per carrozzine	Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella	Presenza sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie
Non Presente	1	25	0	18	67	40	0	3	3	25
Presente Non Funzionante	0	10	3	10	4	3	0	5		
Presente Funzionante	73	39	71	46	3	31	74	66	71	49
<u>TOTALE</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>

La tabella che segue riporta le risultanze dall'attività di controllo effettuata sui n. 74 mezzi adibiti ai servizi di che trattasi.

I dati vengono disarticolati, per ogni Azienda, in relazione ai singoli item monitorati:

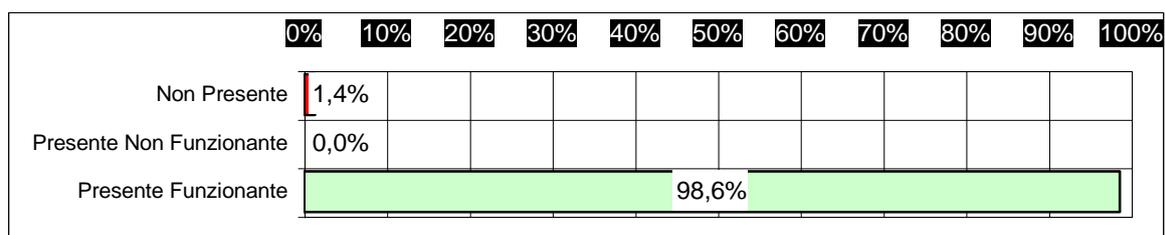
MONITORAGGIO SERVIZI TPL - MEZZI DI TRASPORTO - SINTESI PER AZIENDA

AZIENDA		Indicatore di linea esterno	Sintesi vocale di direzione esterno 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 climatizzaz.	Elevatore per carrozzine	Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella	Presenza sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie
BUS COMPANY	<i>Non Presente</i>	0	3	0	0	12	5	0	0	0	2
	<i>Presente Non Funziona</i>	0	1	0	5	0	1	0	1	-	-
	<i>Presente Funzionante</i>	13	9	13	8	1	7	13	12	13	11
TOTALE		13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
CAVOURESE	<i>Non Presente</i>	1	16	0	10	21	17	0	2	2	11
	<i>Presente Non Funziona</i>	0	1	3	4	0	0	0	1	-	-
	<i>Presente Funzionante</i>	20	4	18	7	0	4	21	18	19	10
TOTALE		21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
G.T.T	<i>Non Presente</i>	0	3	0	6	17	14	0	0	0	9
	<i>Presente Non Funziona</i>	0	6	0	1	4	1	0	3	-	-
	<i>Presente Funzionante</i>	23	14	23	16	2	8	23	20	23	14
TOTALE		23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
G.T.T/VITA	<i>Non Presente</i>	0	2	0	1	2	2	0	1	1	1
	<i>Presente Non Funziona</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
	<i>Presente Funzionante</i>	2	0	2	1	0	0	2	1	1	1
TOTALE		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
NUOVA BENESE	<i>Non Presente</i>	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1
	<i>Presente Non Funziona</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
	<i>Presente Funzionante</i>	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0
TOTALE		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
SADEM	<i>Non Presente</i>	0	0	0	1	14	1	0	0	0	1
	<i>Presente Non Funziona</i>	0	2	0	0	0	1	0	0	-	-
	<i>Presente Funzionante</i>	14	12	14	13	0	12	14	14	14	13
TOTALE		14	14	14	14	14	14	14	14	14	14

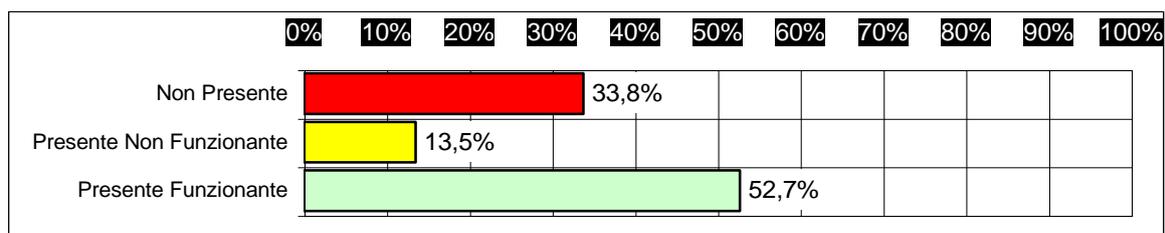
Per ognuna delle specifiche monitorate sono rappresentate, anche graficamente, le performance ottenute.

ESITO DEL MONITORAGGIO EFFETTUATO SUI MEZZI DI TRASPORTO - Specifiche 1 - 2

1 - Indicatore di linea esterno al mezzo	Totale	Perc.
Non Presente	1	1,4%
Presente Non Funzionante	0	0,0%
Presente Funzionante	73	98,6%
Totale complessivo	74	100,0%

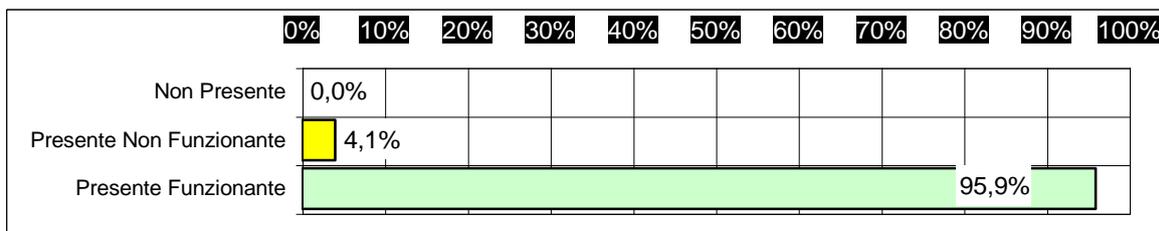


2 - Sintesi vocale di direzione esterna al mezzo	Totale	Perc.
Non Presente	25	33,8%
Presente Non Funzionante	10	13,5%
Presente Funzionante	39	52,7%
Totale complessivo	74	100,0%

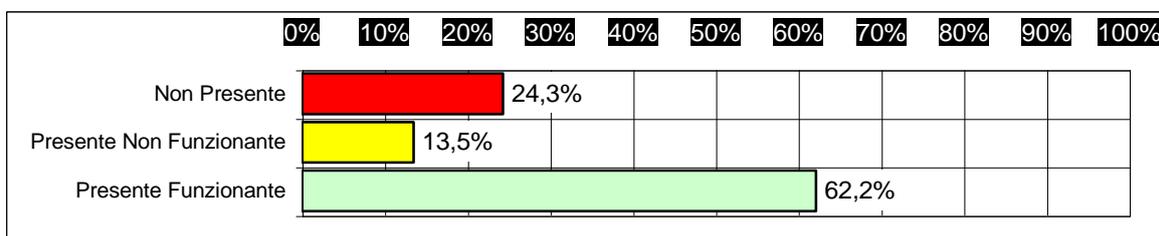


ESITO DEL MONITORAGGIO EFFETTUATO SUI MEZZI DI TRASPORTO - Specifiche 3 - 4 - 5

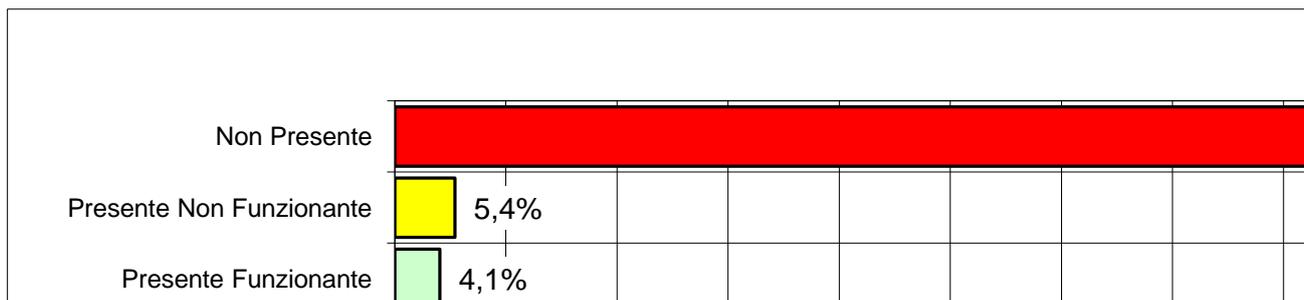
3 - BIP - Dispositivo a bordo	Totale	Perc.
Non Presente	0	0,0%
Presente Non Funzionante	3	4,1%
Presente Funzionante	71	95,9%
Totale complessivo	74	100,0%



4 - Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Banner	Totale	Perc.
Non Presente	18	24,3%
Presente Non Funzionante	10	13,5%
Presente Funzionante	46	62,2%
Totale complessivo	74	100,0%

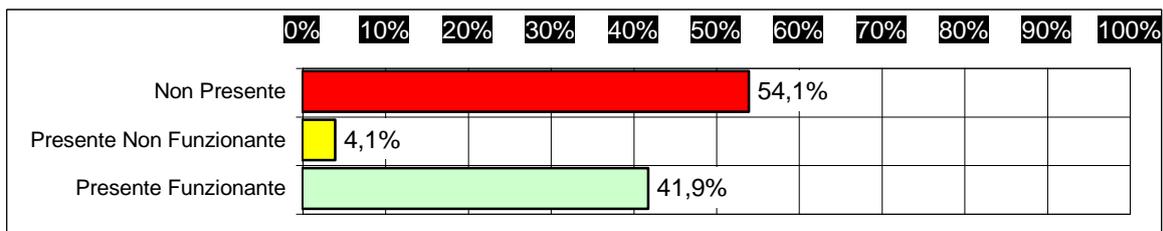


5 - Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Monitor	Totale	Perc.
Non Presente	67	90,5%
Presente Non Funzionante	4	5,4%
Presente Funzionante	3	4,1%
Totale complessivo	74	100,0%

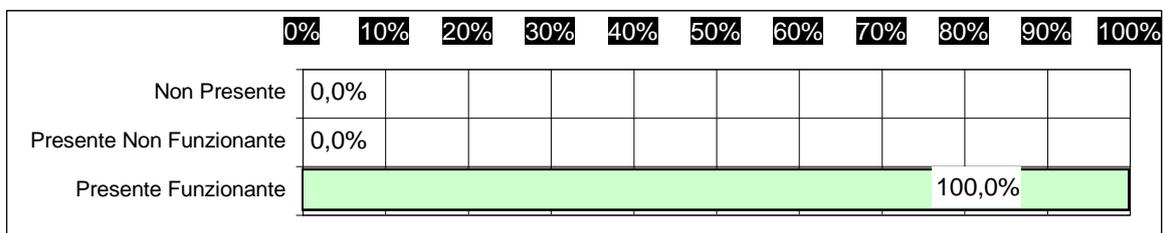


ESITO DEL MONITORAGGIO EFFETTUATO SUI MEZZI DI TRASPORTO - Specifiche 6 - 7 - 8

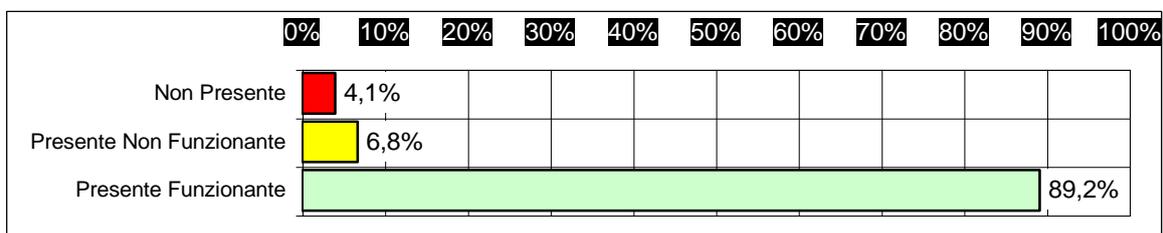
6 - Sintesi vocale di fermata interna al mezzo	Totale	Perc.
Non Presente	40	54,1%
Presente Non Funzionante	3	4,1%
Presente Funzionante	31	41,9%
Totale complessivo	74	100,0%



7 - Impianto di climatizzazione	Totale	Perc.
Non Presente	0	0,0%
Presente Non Funzionante	0	0,0%
Presente Funzionante	74	100,0%
Totale complessivo	74	100,0%

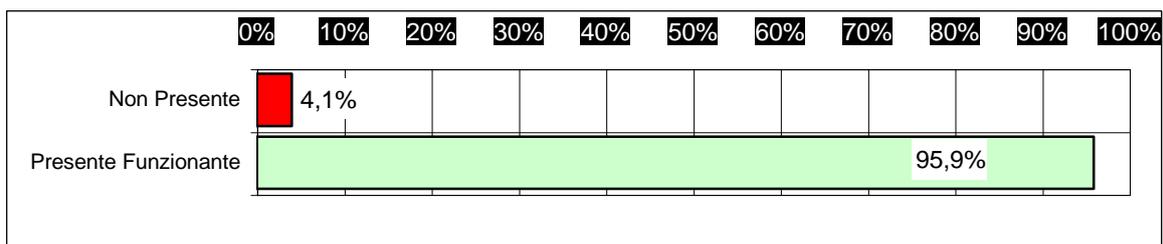


8 - Elevatore per carrozzine	Totale	Perc.
Non Presente	3	4,1%
Presente Non Funzionante	5	6,8%
Presente Funzionante	66	89,2%
Totale complessivo	74	100,0%

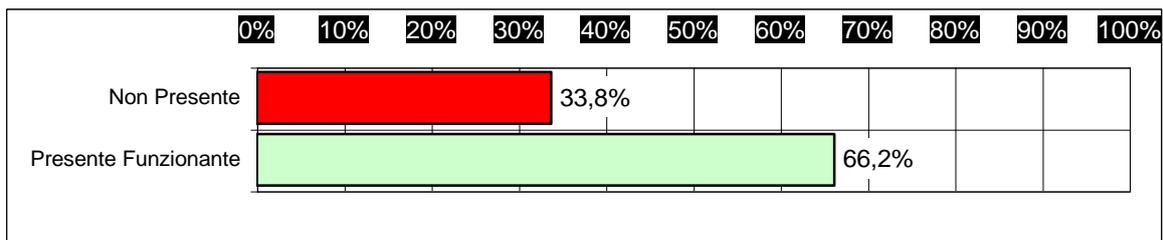


ESITO DEL MONITORAGGIO EFFETTUATO SUI MEZZI DI TRASPORTO - Specifiche 9 - 10

9 - Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella	<u>Totale</u>	<u>Perc.</u>
Non Presente	3	4,1%
Presente Funzionante	71	95,9%
Totale complessivo	74	100,0%



10 - Presenza sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie	<u>Totale</u>	<u>Perc.</u>
Non Presente	25	33,8%
Presente Funzionante	49	66,2%
Totale complessivo	74	100,0%

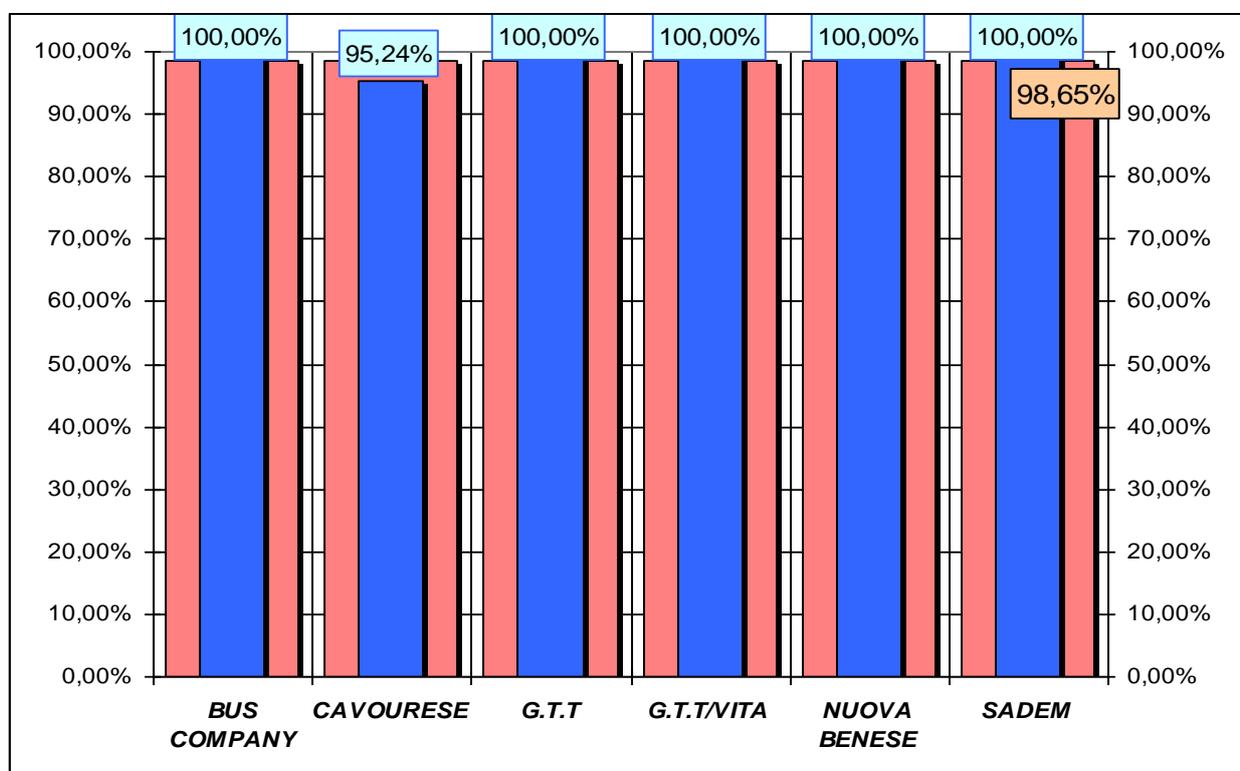


4.4 Le performance delle Aziende

Nella seguente sezione sono rappresentate, per ognuna delle specifiche monitorate, le performance ottenute da ogni singola Azienda considerando solo il numero di mezzi sui quali la specifica monitorata è stata valutata come "Presente e Funzionante":

1 - Indicatore di linea esterno al mezzo

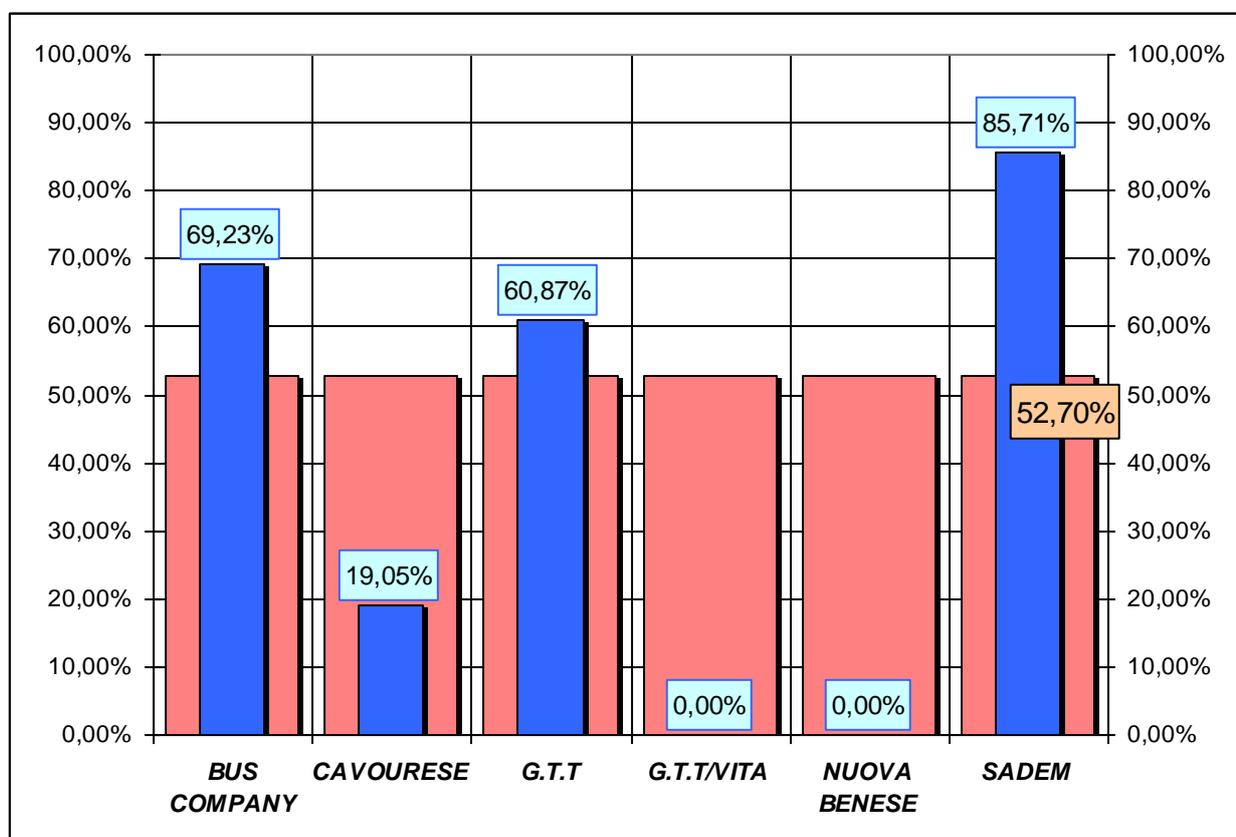
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	13	13	100,00%	98,65%
CAVOURESE	20	21	95,24%	98,65%
G.T.T	23	23	100,00%	98,65%
G.T.T/VITA	2	2	100,00%	98,65%
NUOVA BENESE	1	1	100,00%	98,65%
SADEM	14	14	100,00%	98,65%
GENERALE	73	74	98,65%	



La percentuale media generale, relativa al funzionamento degli indicatori di linea esterni al mezzo, si attesta al 98,65%. Inferiore alla media risultano le performance della CAVOURESE.

2 - Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	9	13	69,23%	52,70%
CAVOURESE	4	21	19,05%	52,70%
G.T.T	14	23	60,87%	52,70%
G.T.T/VITA	0	2	0,00%	52,70%
NUOVA BENESE	0	1	0,00%	52,70%
SADEM	12	14	85,71%	52,70%
<u>GENERALE</u>	39	74	52,70%	

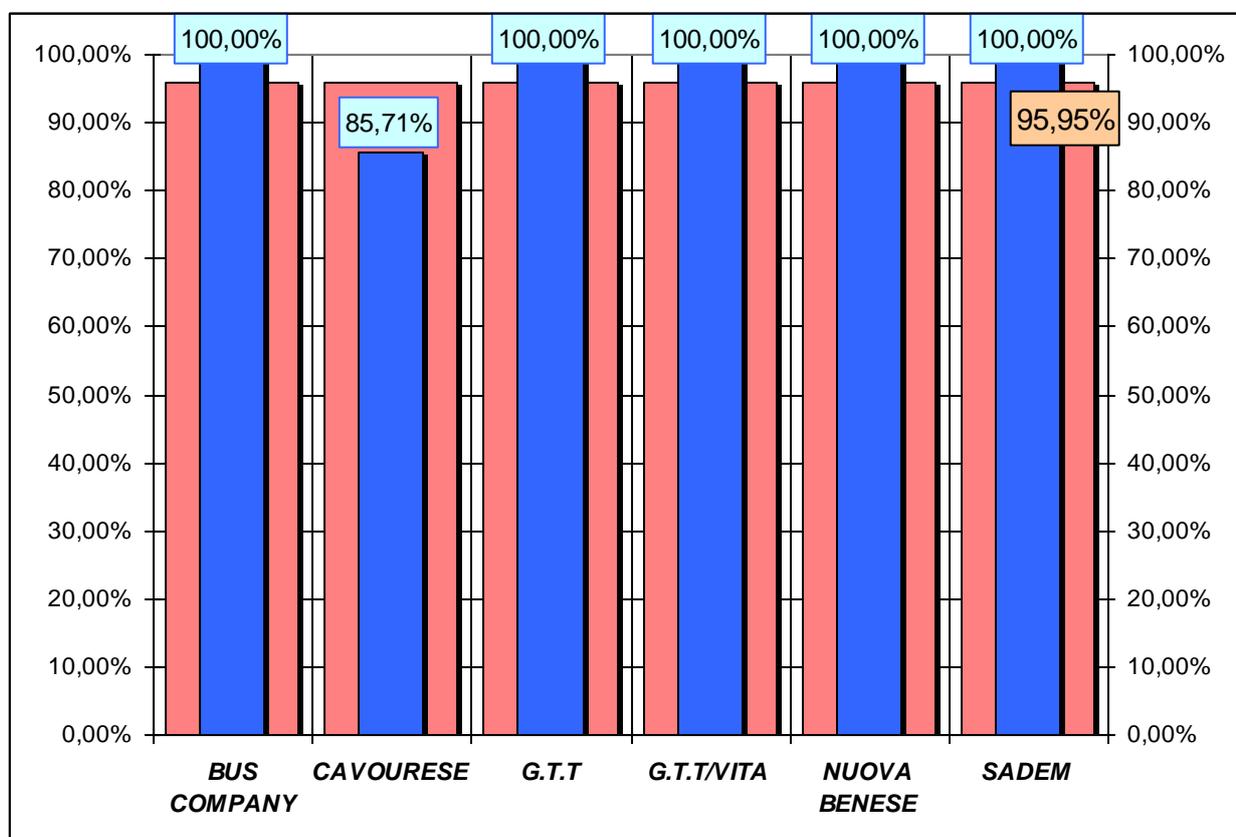


La percentuale media generale, relativa al funzionamento della sintesi vocale di direzione esterna al mezzo, si attesta al 52,70%.

Inferiore alla media risultano le performance della CAVOURESE.

3 - BIP - Dispositivo a bordo

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	13	13	100,00%	95,95%
CAVOURESE	18	21	85,71%	95,95%
G.T.T	23	23	100,00%	95,95%
G.T.T/VITA	2	2	100,00%	95,95%
NUOVA BENESE	1	1	100,00%	95,95%
SADEM	14	14	100,00%	95,95%
<u>GENERALE</u>	71	74	95,95%	

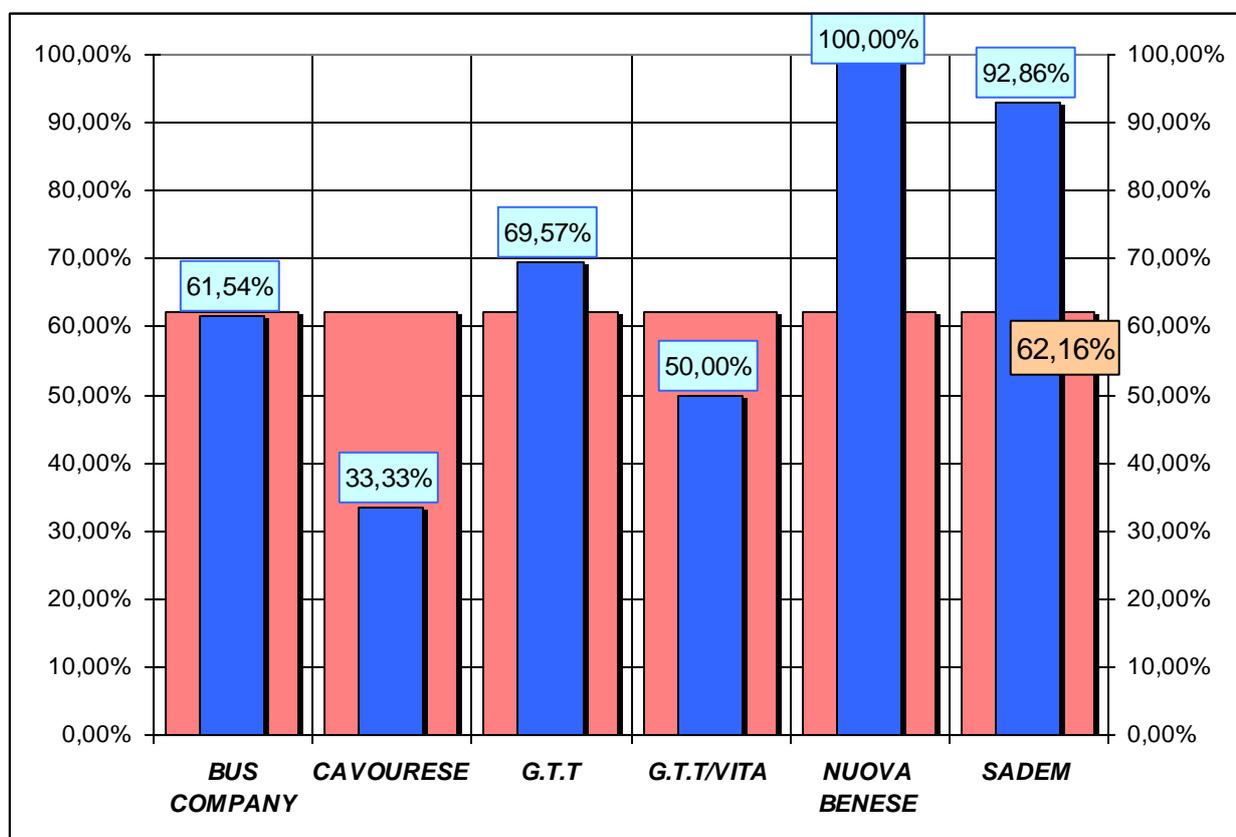


La percentuale media generale, relativa al funzionamento del dispositivo di bordo afferente il BIP, si attesta al 95,95%.

Inferiore alla media risultano le performance della CAVOURESE.

4 - Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Banner

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	8	13	61,54%	62,16%
CAVOURESE	7	21	33,33%	62,16%
G.T.T	16	23	69,57%	62,16%
G.T.T/VITA	1	2	50,00%	62,16%
NUOVA BENESE	1	1	100,00%	62,16%
SADEM	13	14	92,86%	62,16%
<u>GENERALE</u>	46	74	62,16%	

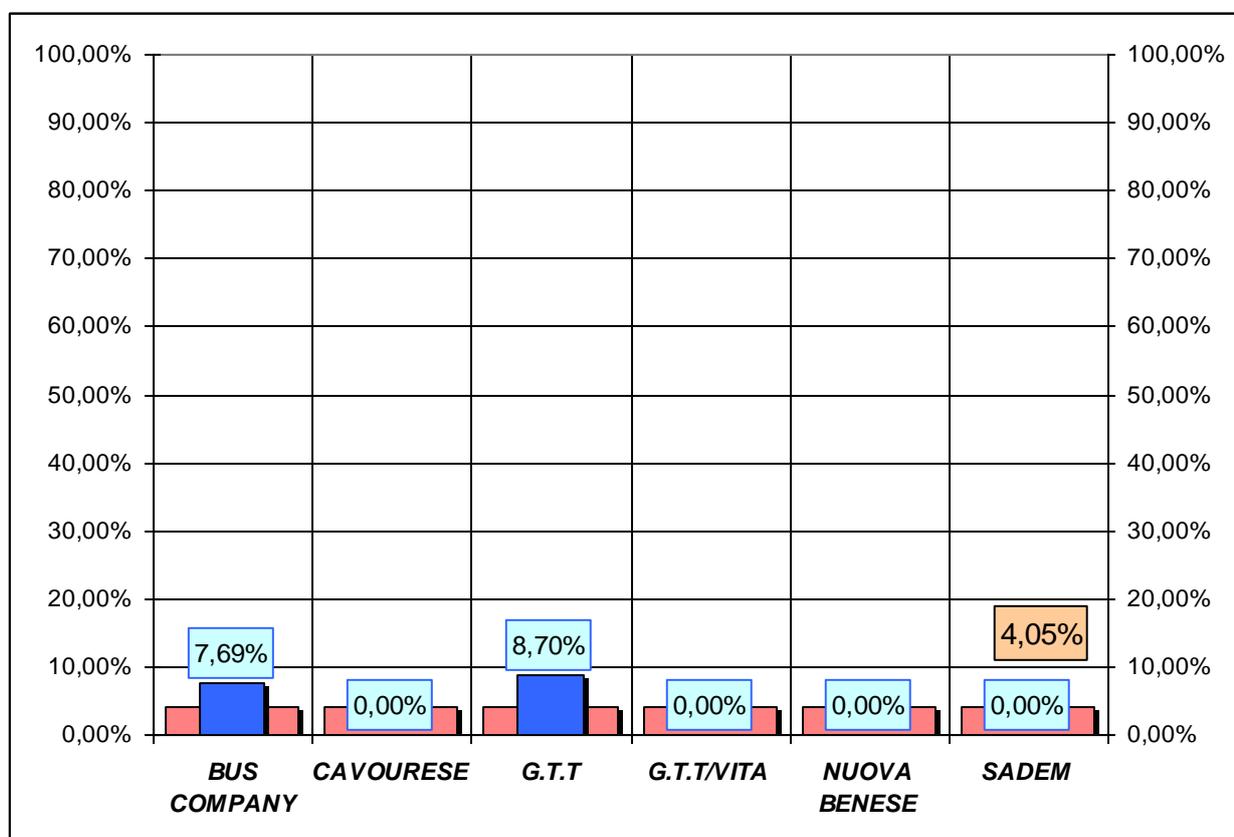


La percentuale media generale, relativa al funzionamento dell'indicatore visivo interno di fermata Tipologia BANNER, si attesta al 62,16%.

Inferiore alla media risultano le performance di: BUS COMPANY, CAVOURESE e G.T.T./VITA.

5 - Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Monitor

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	1	13	7,69%	4,05%
CAVOURESE	0	21	0,00%	4,05%
G.T.T	2	23	8,70%	4,05%
G.T.T/VITA	0	2	0,00%	4,05%
NUOVA BENESE	0	1	0,00%	4,05%
SADEM	0	14	0,00%	4,05%
<u>GENERALE</u>	3	74	4,05%	

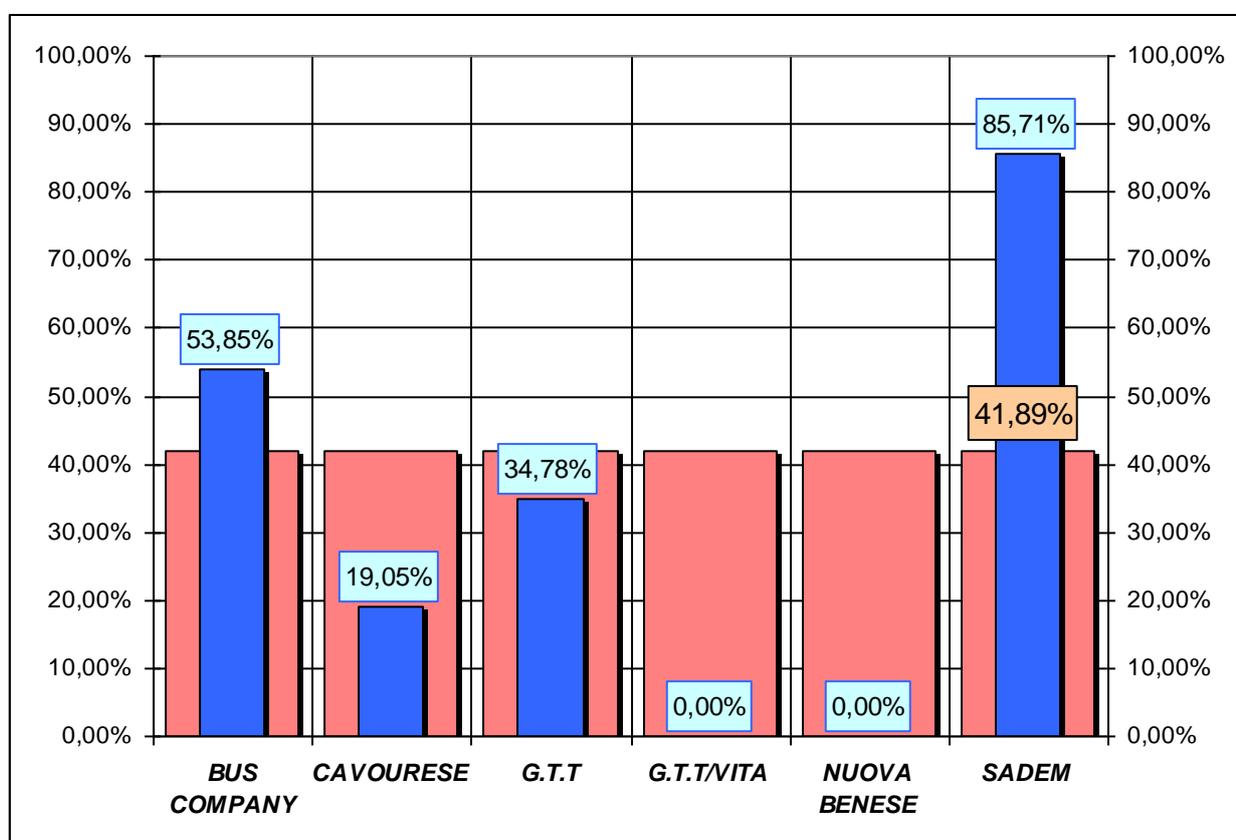


La percentuale media generale, relativa al funzionamento dell'indicatore visivo interno di fermata Tipologia MONITOR, si attesta al 4,05%.

Inferiore alla media risultano le performance di: CAVOURESE, G.T.T./VITA, NUOVA BENESE e SADEM.

6 - Sintesi vocale di fermata interna

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	7	13	53,85%	41,89%
CAVOURESE	4	21	19,05%	41,89%
G.T.T	8	23	34,78%	41,89%
G.T.T/VITA	0	2	0,00%	41,89%
NUOVA BENESE	0	1	0,00%	41,89%
SADEM	12	14	85,71%	41,89%
<u>GENERALE</u>	31	74	41,89%	

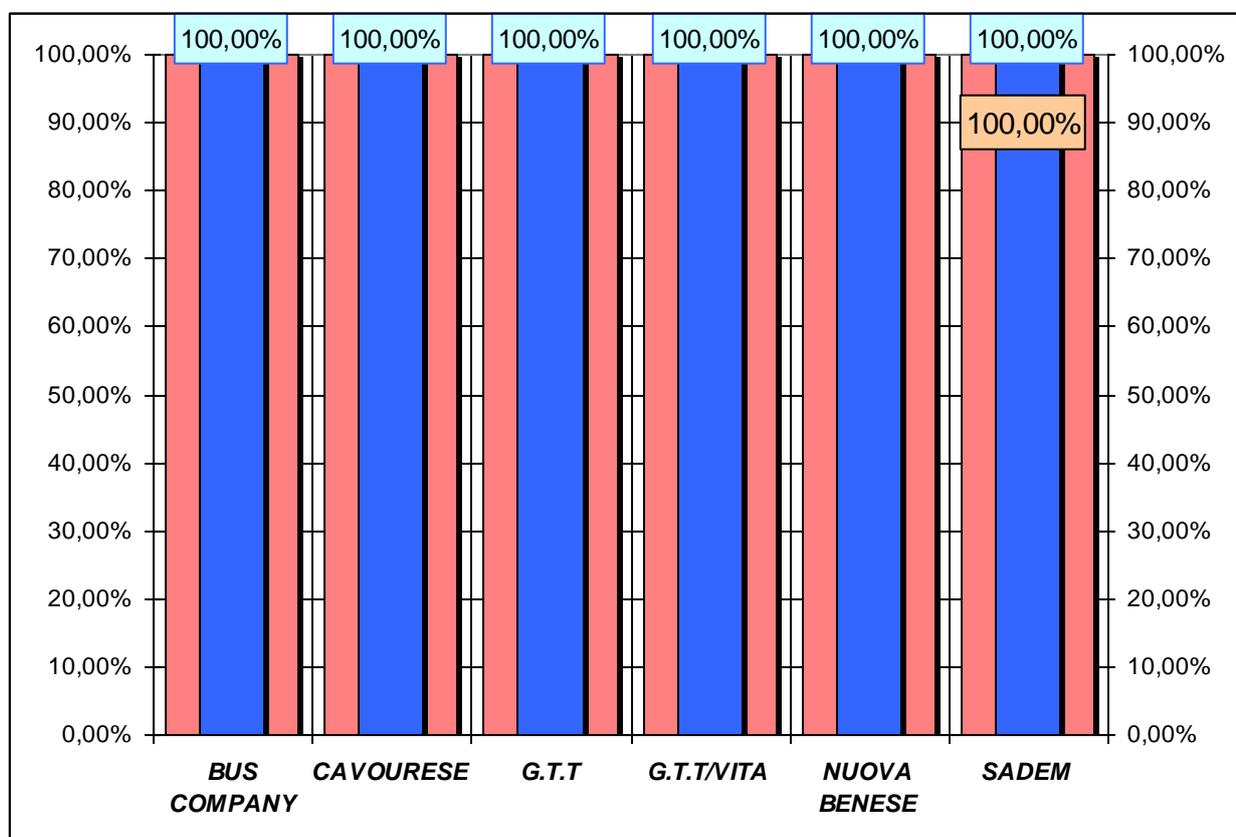


La percentuale media generale, relativa al funzionamento della sintesi vocale di fermata interna, si attesta al 41,89%.

Inferiore alla media risultano le performance di: CAVOURESE, G.T.T., G.T.T./VITA e NUOVA BENESE.

7 - Impianto di climatizzazione

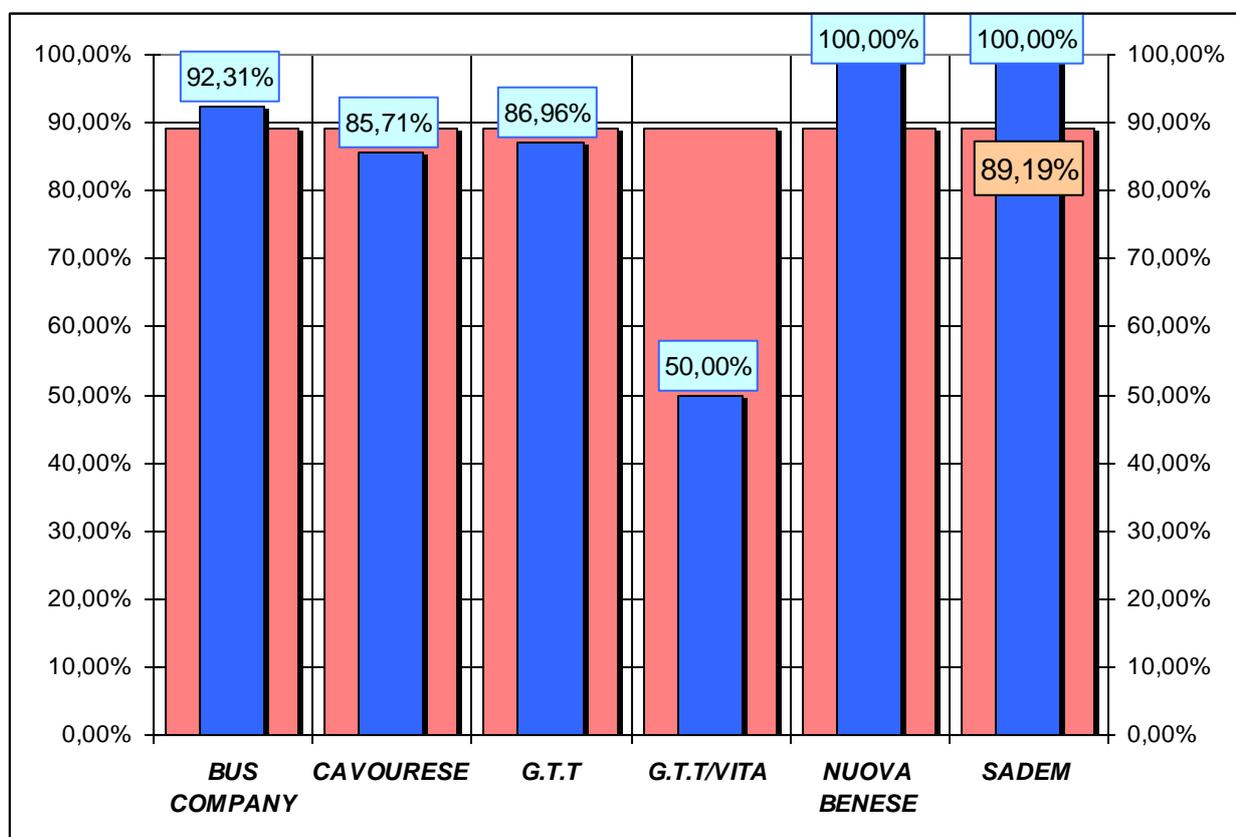
Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	13	13	100,00%	100,00%
CAVOURESE	21	21	100,00%	100,00%
G.T.T	23	23	100,00%	100,00%
G.T.T/VITA	2	2	100,00%	100,00%
NUOVA BENESE	1	1	100,00%	100,00%
SADEM	14	14	100,00%	100,00%
<u>GENERALE</u>	74	74	100,00%	



La percentuale media generale, relativa al funzionamento dell'impianto di climatizzazione, si attesta al 100,00%.

8 - Elevatore per carrozzine

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	12	13	92,31%	89,19%
CAVOURESE	18	21	85,71%	89,19%
G.T.T	20	23	86,96%	89,19%
G.T.T/VITA	1	2	50,00%	89,19%
NUOVA BENESE	1	1	100,00%	89,19%
SADEM	14	14	100,00%	89,19%
<u>GENERALE</u>	66	74	89,19%	

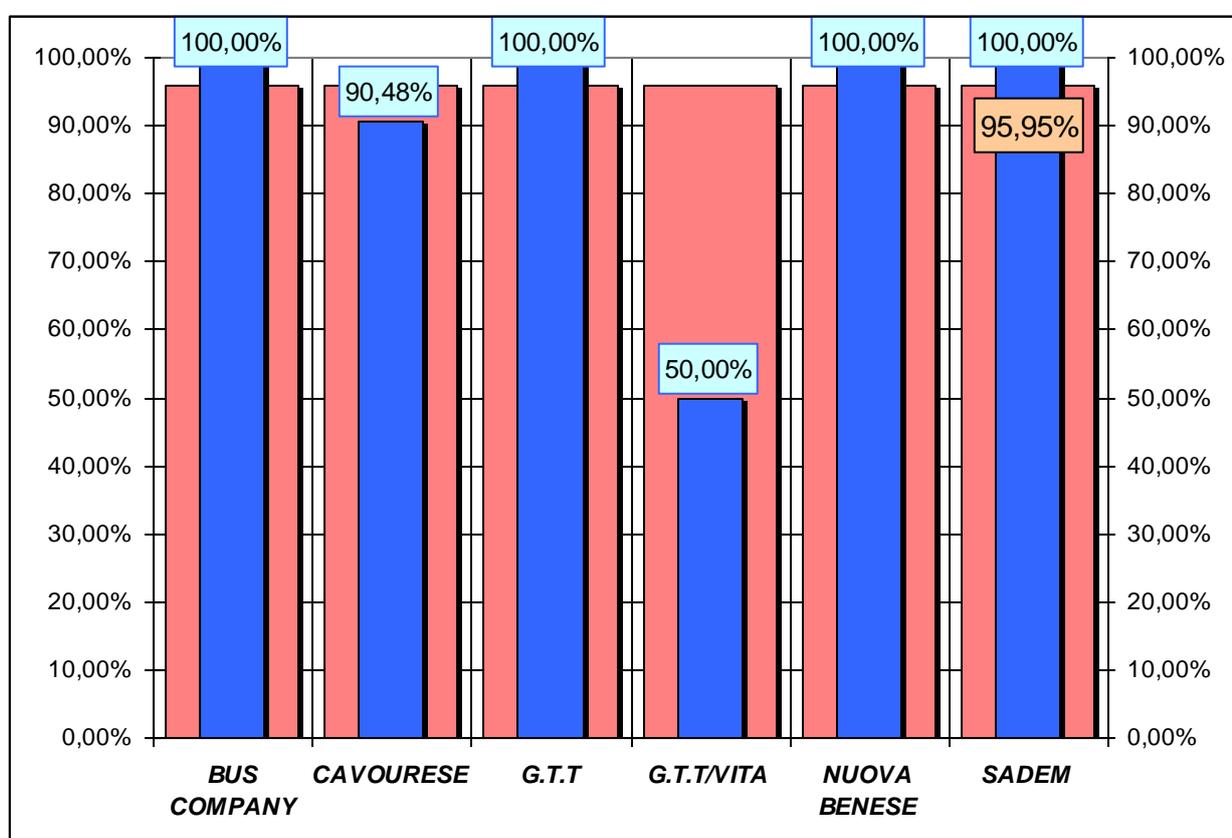


La percentuale media generale, relativa al funzionamento dell'elevatore carrozzine, si attesta al 89,19%.

Inferiore alla media risultano le performance di: CAVOURESE, G.T.T. e G.T.T./VITA.

9 - Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	13	13	100,00%	95,95%
CAVOURESE	19	21	90,48%	95,95%
G.T.T	23	23	100,00%	95,95%
G.T.T/VITA	1	2	50,00%	95,95%
NUOVA BENESE	1	1	100,00%	95,95%
SADEM	14	14	100,00%	95,95%
<u>GENERALE</u>	71	74	95,95%	

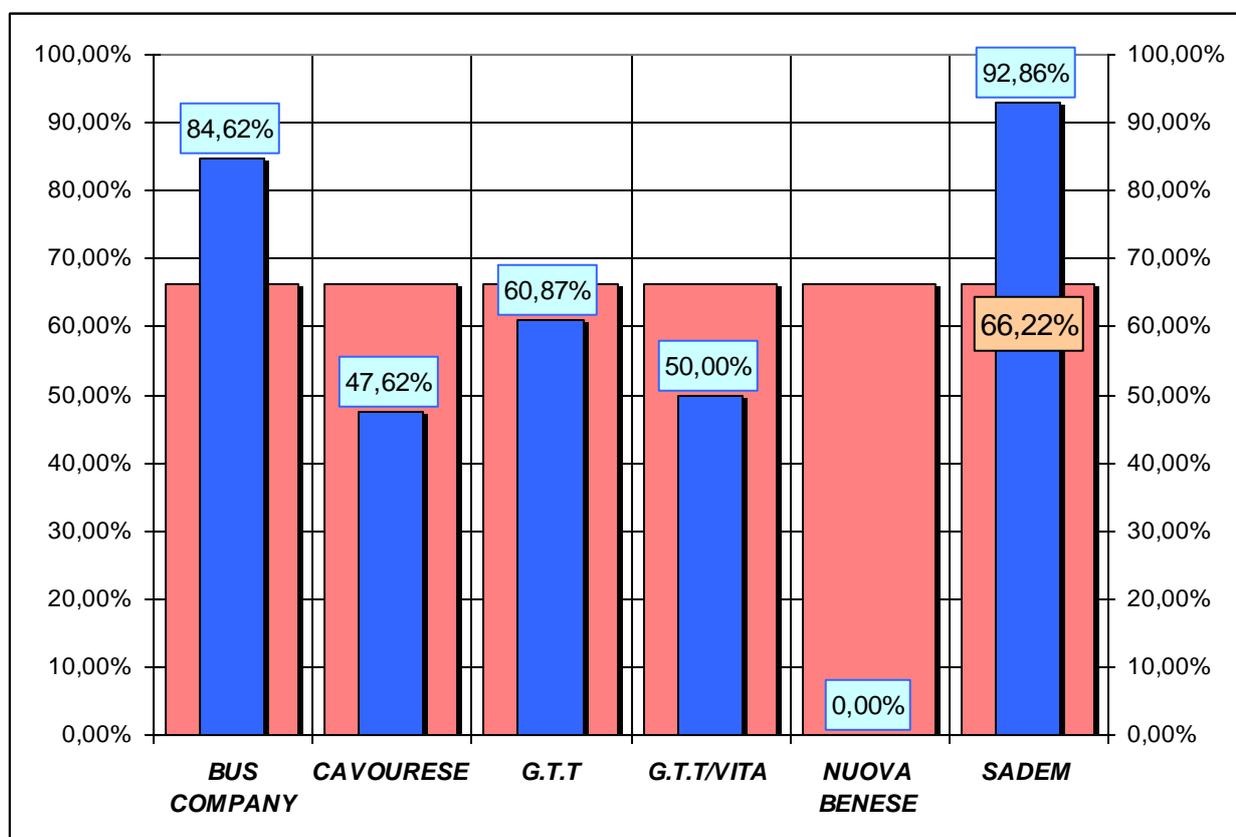


La percentuale media generale, relativa alla presenza della postazione dedicata ai disabili in carrozzella, si attesta al 95,95%.

Inferiore alla media risultano le performance di: CAVOURESE e G.T.T./VITA.

10 - Presenza sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie

Azienda	N° mezzi dotati del dispositivo funzionante	N° Totale dei mezzi monitorati	Incidenza %	Media Generale
BUS COMPANY	11	13	84,62%	66,22%
CAVOURESE	10	21	47,62%	66,22%
G.T.T	14	23	60,87%	66,22%
G.T.T/VITA	1	2	50,00%	66,22%
NUOVA BENESE	0	1	0,00%	66,22%
SADEM	13	14	92,86%	66,22%
<u>GENERALE</u>	49	74	66,22%	



La percentuale media generale, relativa alla presenza dei sedili dedicati per passeggeri con ridotte capacità motorie, si attesta al 66,22%.

Inferiore alla media risultano le performance di: CAVOURESE, G.T.T., G.T.T./VITA e NUOVA BENESE.

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 seguire si commentano gli esiti delle ispezioni effettuate sui n. 74 mezzi intercettati nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di TORINO.

Requisito 1.

L'indicatore di linea esterno al mezzo è presente ed è funzionante per il 98,6% dei casi esaminati.

Il 1,4% 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 funzionamento/presenza 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 non funzionamento/presenza della "Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo" risulta come media generale, pari al 52,7% dei mezzi controllati, mentre risulta pari al 41,9% la percentuale dei mezzi dove non sono funzionanti/presenza dei dispositivi di "Sintesi vocale di fermata interna al mezzo".

La presenza sui mezzi controllati degli "Indicatori visivi interni di fermata", pari al solo 4,1% (media generale) tipologia Monitor, appare una scelta voluta dalle Aziende che hanno deliberatamente optato per la tipologia del Banner.

Infatti sul 62,2% (media generale) degli autoveicoli è presente la tipologia del Banner quale "Indicatore visivo interno di fermata", anche se, sul restante 37,8% di questi mezzi, i Banner non sono comunque funzionanti/presenti.

Requisito 3.

Per quanto concerne l'elevatore per carrozzine l'89,2% (media generale) dei mezzi controllati ha in funzione tale dispositivo, mentre sul restante 10,8% dei veicoli l'elevatore o non è funzionante o non è presente.

Requisito 4.

La presenza sui mezzi della "Postazione dedicata ai disabili in carrozzella" è pari al 96,0% (media generale) dei mezzi controllati. Nel 4,0% 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 66,2% (media generale) dei mezzi controllati. Nel 33,8% dei mezzi la "Postazione per passeggeri con ridotta capacità motoria" non è presente.

In ordine alla verifica, ai sensi contrattuali, dell'eventuale necessaria presenza di tali dispositivi a bordo dei mezzi, si rimanda alle competenze del gestore di ciascun Contratto di Servizio delle Aziende controllate ed a quelle del Settore regionale A1811A.

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

Il dispositivo "BIP" è presente a bordo è risulta funzionante nel 100,0% dei veicoli delle varie Aziende, fatta eccezione della CAVORESE la cui percentuale è pari all'85,7%.

L'impianto di "Climatizzazione" all'interno degli autoveicoli è inoltre presente ed è funzionante nell' 100,0% dei mezzi esaminati.

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, è emerso che il personale addetto alla guida dei mezzi è stato adeguatamente preparato per azionare i dispositivi tecnici specifici di cui al Requisito 3 (elevatore per carrozzine).

Si sottolinea inoltre che i conducenti hanno sempre evidenziato agli ispettori regionali la loro piena disponibilità ad offrire assistenza al passeggero disabile.

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 TORINO 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.

5.2 I controlli sulle fermate

Nel corso dell'attività di controllo, le verifiche ispettive effettuate nelle varie fermate delle 19 linee autobus programmate, sono state complessivamente n. 427 così ripartite nei territori compresi della Provincia di Torino e di Cuneo:

<i>Territorialità delle Verifiche effettuate:</i>	<i>N° Verifiche effettuate su fermate PEA</i>
<i>Verifiche effettuate nella Provincia di Torino</i>	415
<i>Verifiche effettuate nella Provincia di Cuneo</i>	12
<u>Totale</u>	427

Le ispezioni effettuate nel territorio della Provincia di Cuneo, sono riconducibili alle seguenti due linee autobus:

- BARGE – TORINO 8 Verifiche
- SALUZZO - VILLAFRANCA – TORINO 4 Verifiche

<i>> Verifiche effettuate presso fermate site nei: MOVICENTRI</i>	<i>N° Verifiche effettuate Fermate PEA</i>
<i>Movicentro di CHIERI</i>	2
<i>Movicentro di IVREA</i>	2
<i>Movicentro di PINEROLO</i>	4
<u>TOTALE</u>	8

Otto sono in totale le verifiche effettuate presso le fermate site nell'ambito dei MOVICENTRI.

<i>> Verifiche effettuate presso fermate site nelle: AUTO-STAZIONI</i>	<i>N° Verifiche effettuate Fermate PEA</i>
<i>Autostazione di Saluzzo (CN)</i>	2
<i>Autostazione di Corso Bolzano (TO)</i>	5
<i>Autostazione di Corso Stati Uniti (TO)</i>	7
<i>Autostazione di Stura Park (TO)</i>	3
<i>Autostazione di Torino Esposizioni (TO)</i>	7
<i>Autostazione di Via Fiocchetto (TO)</i>	6
<u>TOTALE</u>	30

Trenta sono in totale le verifiche effettuate presso le fermate site nell'ambito delle AUTO-STAZIONI.

<i>> Verifiche effettuate sulle Fermate intercettate in Linea (compresi i capolinea se non movicentro o autostazioni)</i>	<i>N° Verifiche effettuate Fermate PEA</i>
<u>TOTALE</u>	389

Sono state in totale n. 389 le verifiche effettuate presso le fermate site in linea o presso i capolinea.

Considerato che per Fermate PEA sono da intendere, per ogni linea autobus, tutte quelle fermate previste dal programma di esercizio e individuate dai rispettivi orari della linea come località e/o denominazione della fermata (con a fianco riportati gli orari di passaggio dei mezzi), le 427 verifiche complessivamente effettuate sulle fermate intercettate sono così ripartite:

<i>Fermate in relazione alle verifiche effettuate</i>	
<i>Numero Fermate ispezionate una unica volta</i>	236
<i>Numero Fermate ispezionate due volte</i>	66
<i>Numero Fermate ispezionate tre volte</i>	5
<i>Numero Fermate ispezionate quattro volte</i>	4
<i>Numero Fermate ispezionate cinque volte</i>	3
<i>Numero Fermate ispezionate sei volte</i>	1
<i>Numero Fermate ispezionate sette volte</i>	1
<u>Totale</u>	<u>316</u>

Complessivamente sono state monitorate 316 fermate, di cui n. 236 sono state monitorate una volta sola e n. 80 due o più volte:

<i>RELAZIONE FRA VERIFICHE ISPETTIVE E FERMATE</i>	<i>N° Fermate Verificate</i>		<i>N° Verifiche effettuate Complessivamente</i>
<i>Numero Fermate ispezionate una unica volta</i>	236	>>>	236
<i>Numero Fermate ispezionate due volte</i>	66	>>>	132
<i>Numero Fermate ispezionate tre volte</i>	5	>>>	15
<i>Numero Fermate ispezionate quattro volte</i>	4	>>>	16
<i>Numero Fermate ispezionate cinque volte</i>	3	>>>	15
<i>Numero Fermate ispezionate sei volte</i>	1	>>>	6
<i>Numero Fermate ispezionate sette volte</i>	1	>>>	7
<i>Totale</i>	<i>316</i>		<i>427</i>

Le n. 66 fermate oggetto di due verifiche ispettive sono state le seguenti, per un totale di n. 132 ispezioni.:

<i>Nr.</i>	<i>COMUNE</i>	<i>DENOMINAZIONE FERMATA</i>	<i>SPECIFICA</i>	<i>N° Ispezioni</i>
1	(CUNEO) Saluzzo	Autostazione	Capolinea	2
2	Beinasco	Beinasco Risorgimento	Verso Torino	2
3	Beinasco	Farmacia 287	Verso Torino	2
4	Bosconero	Bivio Bosconero 12293	Da Torino	2
5	Bruino	Via Volvera (13633)	Da Torino	2
6	Candiolo	IRCCS	Fermata Unica A/R	2
7	Candiolo	Soffierie Bertolini	Verso Torino	2
8	Casalborgone	Casalborgone	Capolinea	2
9	Caselle Torinese	Aeroporto liv. Arrivi	Capolinea	2
10	Chieri	Movicentro	Capolinea	2
11	Chivasso	Via Po - 1	Verso Torino	2
12	Chivasso	Via Po - 2	Verso Torino	2
13	Coazze	P.za della Vittoria	Capolinea	2
14	Cuceglio	Cuceglio	Fermata Unica A/R	2
15	Cumiana	Cumiana capolinea	Capolinea	2
16	Feletto	Feletto	Da Torino	2
17	Feletto	Feletto	Verso Torino	2
18	Fogizzo	Fogizzo	Fermata Unica A/R	2
19	Leini	Leini' - Italia	Da Torino	2
20	Leini	Leini' - Italia	Verso Torino	2
21	Leini	Leini' bivio Tedeschi	Da Torino	2
22	Leini	Leini' bivio Tedeschi	Verso Torino	2
23	Lombardore	Lombardore bivio	Da Torino	2

24	Lombardore	Lombardore bivio	Verso Torino	2
25	None	Stabilimento Indesit	Da Torino	2
26	None	Stabilimento Indesit	Verso Torino	2
27	Oulx	Stazione Oulx	Capolinea	2
28	Pancalieri	Pancalieri	Capolinea	2
29	Pecetto Torinese	Pecetto (Centro)	Fermata Unica A/R	2
30	Pecetto Torinese	San Luca	Fermata Unica A/R	2
31	Perosa Argentina	P.za Terzo Alpini	Da Torino	2
32	Perosa Argentina	P.za Terzo Alpini	Verso Torino	2
33	Pinasca	Dubbione	Da Torino	2
34	Pinasca	Pinasca	Da Torino	2
35	Pinasca	Pinasca	Verso Torino	2
36	Pinerolo	Abbadia Alpina	Da Torino	2
37	Pinerolo	Abbadia Alpina	Verso Torino	2
38	Pinerolo	C.so Torino - MACUMBA	Da Torino	2
39	Pinerolo	C.so Torino - MACUMBA	Verso Torino	2
40	Pinerolo	P.za Cavour	Da Torino	2
41	Pinerolo	Ponte Lemina	Da Torino	2
42	Pinerolo	Riva di Pinerolo	Da Torino	2
43	Pinerolo	San Martino	Da Torino	2
44	Pinerolo	San Martino	Verso Torino	2
45	Piobesi Torinese	Via Torino 41 - Capolinea	Capolinea	2
46	Porte	Porte	Da Torino	2
47	Porte	Porte	Verso Torino	2
48	Robassomero	Fornace Suzuki	Fermata Unica A/R	2
49	San Benigno Canavese	San Benigno	Da Torino	2
50	San Benigno Canavese	San Benigno	Verso Torino	2
51	San Germano Chisone	San Germano	Da Torino	2
52	San Germano Chisone	San Germano (bivio)	Verso Torino	2
53	Sangano	Sangano	Da Torino	2
54	Sangano	Sangano	Verso Torino	2
55	Torino	C.so Inghilterra	Capolinea	2
56	Torino	C.so San Maurizio	Capolinea	2
57	Torino	P.za Carlo Felice n.39	Capolinea	2
58	Torino	P.za Stampalia	Da Torino	2
59	Torino	P.za Stampalia	Verso Torino	2
60	Trana	Trana	Da Torino	2
61	Trana	Trana	Verso Torino	2
62	Varisella	Via Vallo	Capolinea	2
63	Villar Perosa	Via Nazionale (SKF)	Verso Torino	2
64	Villar Perosa	Villar Perosa	Da Torino	2
65	Volpiano	Stazione	Da Torino	2
66	Volpiano	Stazione	Verso Torino	2
<u>TOTALE ISPEZIONI</u>				132

Le n. 14 fermate oggetto di numero maggiore di due ispezioni (totale n. 59 verifiche), sono quelle di seguito riportate:

<u>Nr.</u>	<u>COMUNE</u>	<u>DENOMINAZIONE FERMATA</u>	<u>SPECIFICA</u>	<u>N° Ispezioni</u>
1	Beinasco	Beinasco 286	Da Torino	3
2	Cavour	P.za Rivoira	Fermata Unica A/R	4
3	Pinerolo	Movicentro	Fermata Unica A/R	4
4	Rivarolo Canavese	Stazione Rivarolo	Capolinea	4
5	Torino	C.so Bolzano - Autostazione	Capolinea	5
6	Torino	C.so Stati Uniti	Capolinea Andata	4
7	Torino	C.so Stati Uniti	Capolinea Ritorno	3
8	Torino	C.so Vittorio Emanuele II - PN	Da Torino	3
9	Torino	C.so Vittorio Emanuele II - PN	Verso Torino	3
10	Torino	P.za Caio Mario	Da Torino	5
11	Torino	P.za Caio Mario	Verso Torino	5
12	Torino	Stura - Park	Capolinea	3
13	Torino	Torino Esposizioni	Capolinea	7
14	Torino	Via Fiochetto	Capolinea	6
<u>TOTALE ISPEZIONI</u>				59

La ragione che ha portato a far sì che alcune fermate siano state ispezionate più volte, da parte di gruppi ispettivi diversi, risiede nel fatto che la maggior parte delle linee autobus hanno in comune i capolinea e/o stazioni di auto-centro (A/R).

Inoltre condividono tratti di percorso (specialmente sulle principali direttrici in entrata/uscita dalla città di Torino) utilizzando le stesse fermate.

IL NUMERO DI VERIFICHE ISPETTIVE EFFETTUATE RIPARTITE PER COMUNE

Complessivamente le n. 316 fermate, monitorate almeno una volta, sono state intercettate in n. 88 comuni, di cui n. 84 in provincia di Torino e n. 4 nella provincia di Cuneo.

A fianco della denominazione del Comune viene indicato il numero delle fermate ispezionate:

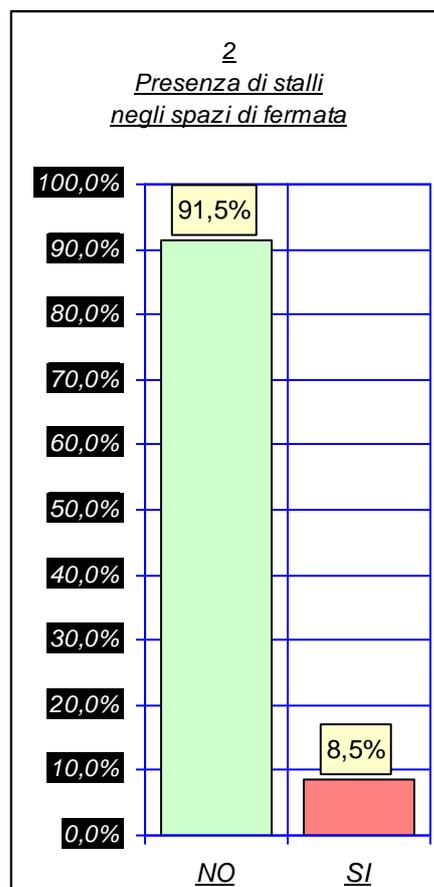
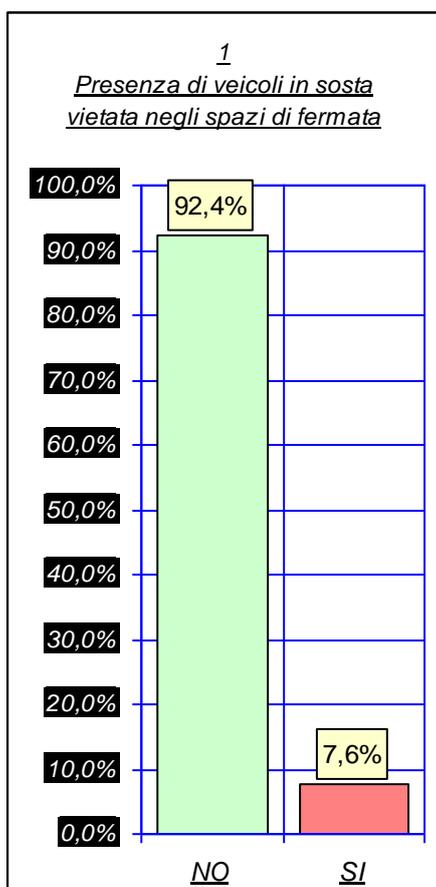
<u>COMUNE</u>	<u>N°</u>	<u>COMUNE</u>	<u>N°</u>	<u>COMUNE</u>	<u>N°</u>
Torino	<u>39</u>	Coazze	<u>3</u>	San Giusto Canavese	<u>2</u>
Pinerolo	<u>15</u>	Ivrea	<u>3</u>	San Mauro Torinese	<u>2</u>
Orbassano	<u>13</u>	Lombardore	<u>3</u>	San Raffaele Cimena	<u>2</u>
Carmagnola	<u>8</u>	Pinasca	<u>3</u>	San Sebastiano da Po	<u>2</u>
Giaveno	<u>8</u>	Roletto	<u>3</u>	Sangano	<u>2</u>
Nichelino	<u>8</u>	Borgaro Torinese	<u>2</u>	Sestriere	<u>2</u>
None	<u>8</u>	Busano	<u>2</u>	Trana	<u>2</u>
Pecetto Torinese	<u>8</u>	Carignano	<u>2</u>	Vallo Torinese	<u>2</u>
Vinovo	<u>8</u>	Castagnole Piemonte	<u>2</u>	Venaria Reale	<u>2</u>
Bosconero	<u>5</u>	Castiglione Torinese	<u>2</u>	Vigone	<u>2</u>
Caselle Torinese	<u>5</u>	Cercenasco	<u>2</u>	Villafranca Piemonte	<u>2</u>
Cumiana	<u>5</u>	Cesana Torinese	<u>2</u>	Villar Perosa	<u>2</u>
Piobesi Torinese	<u>5</u>	Feletto	<u>2</u>	Virle Piemonte	<u>2</u>
Robassomero	<u>5</u>	Fenestrelle	<u>2</u>	Volpiano	<u>2</u>
Airasca	<u>4</u>	Fiano	<u>2</u>	Casalborgone	<u>1</u>
Beinasco	<u>4</u>	Frossasco	<u>2</u>	Cavour	<u>1</u>
Cafasse	<u>4</u>	Gassino Torinese	<u>2</u>	Chieri	<u>1</u>
Candiolo	<u>4</u>	Grugliasco	<u>2</u>	Cuceglio	<u>1</u>
Front	<u>4</u>	La Loggia	<u>2</u>	Fogizzo	<u>1</u>
Garzigliana	<u>4</u>	Mercenasco	<u>2</u>	Pancalieri	<u>1</u>
Leini	<u>4</u>	Montalenghe	<u>2</u>	Rivalta di Torino	<u>1</u>
Moncalieri	<u>4</u>	Perosa Argentina	<u>2</u>	Rivarolo Canavese	<u>1</u>
Osasco	<u>4</u>	Pino Torinese	<u>2</u>	Settimo Torinese	<u>1</u>
Oulx	<u>4</u>	Porte	<u>2</u>	Varisella	<u>1</u>
Piossasco	<u>4</u>	Pragelato	<u>2</u>		
Romano Canavese	<u>4</u>	Rivara	<u>2</u>		
Scalenghe	<u>4</u>	Rivarossa	<u>2</u>	Bagnolo (CN)	<u>4</u>
Scarmagno	<u>4</u>	San Benigno Canavese	<u>2</u>	Barge (CN)	<u>4</u>
Bruino	<u>3</u>	San Germano Chisone	<u>2</u>	Carde' (CN)	<u>2</u>
Chivasso	<u>3</u>	San Giorgio Canavese	<u>2</u>	Saluzzo (CN)	<u>1</u>

Di seguito vengono restituiti in forma aggregata per tutte le n. 316 fermate monitorate, i numeri assoluti, i valori percentuali e le rappresentazioni grafiche per ognuna delle nove voci oggetto del monitoraggio.

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.*

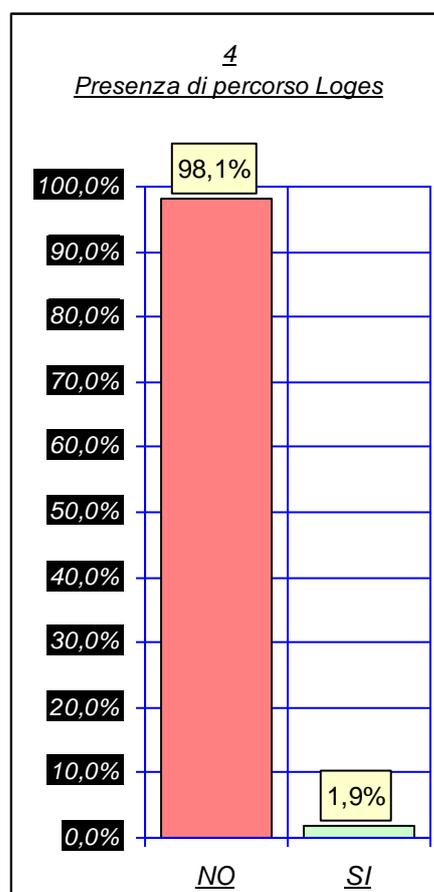
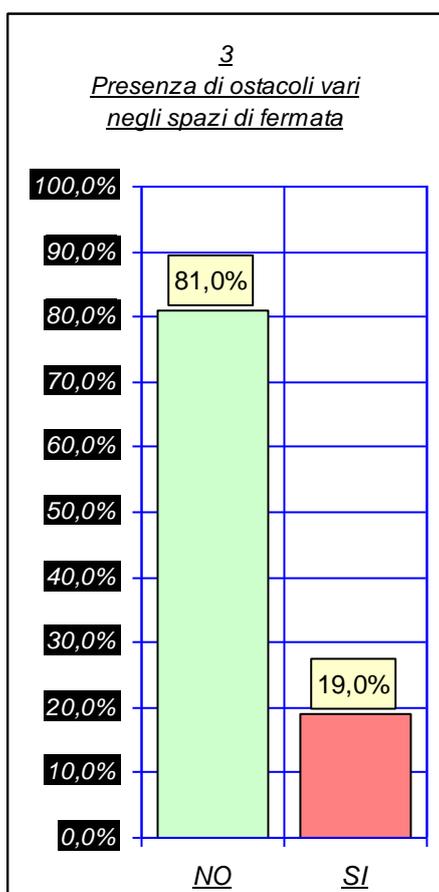
1 Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	292	92,4%
SI	24	7,6%
Totale complessivo	316	100,0%

2 Presenza di stalli negli spazi di fermata		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	289	91,5%
SI	27	8,5%
Totale complessivo	316	100,0%

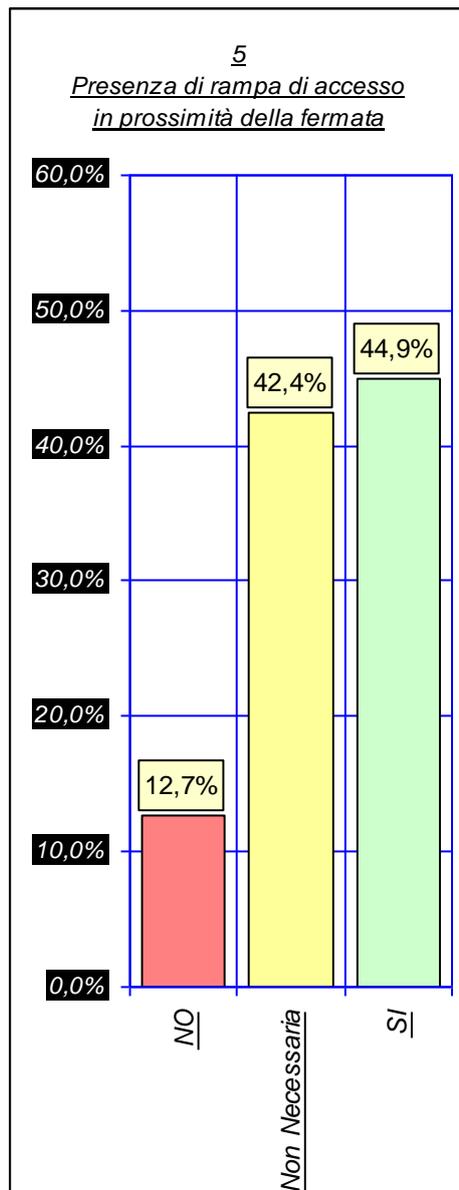


3 Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	256	81,0%
SI	60	19,0%
Totale complessivo	316	100,0%

4 Presenza di percorso Loges		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	310	98,1%
SI	6	1,9%
Totale complessivo	316	100,0%

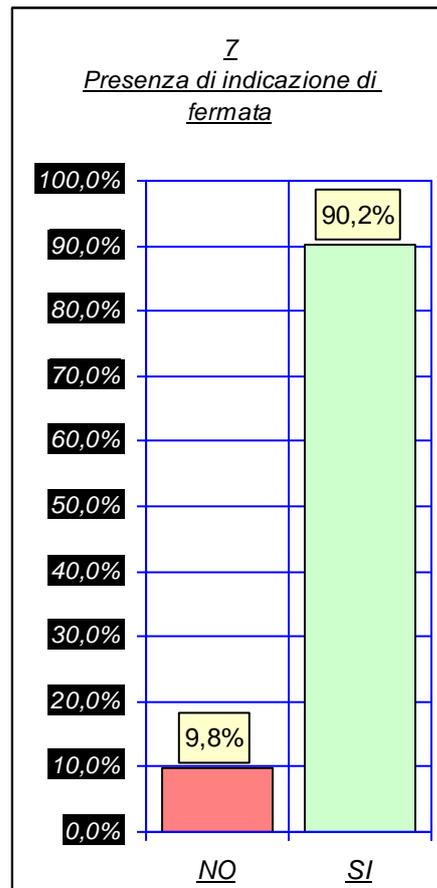
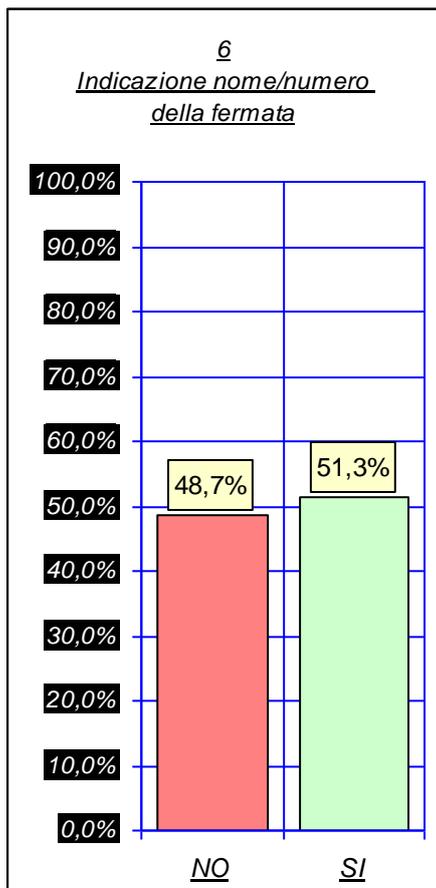


5 Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	40	12,7%
Non Necessaria	134	42,4%
SI	142	44,9%
Totale complessivo	316	100,0%



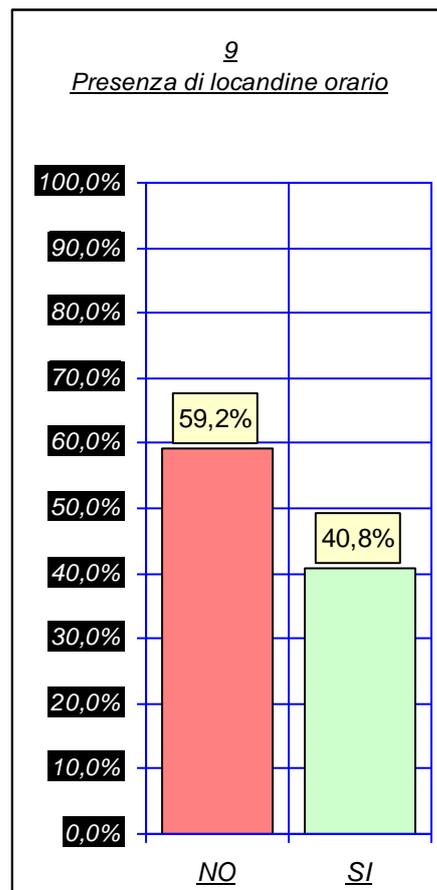
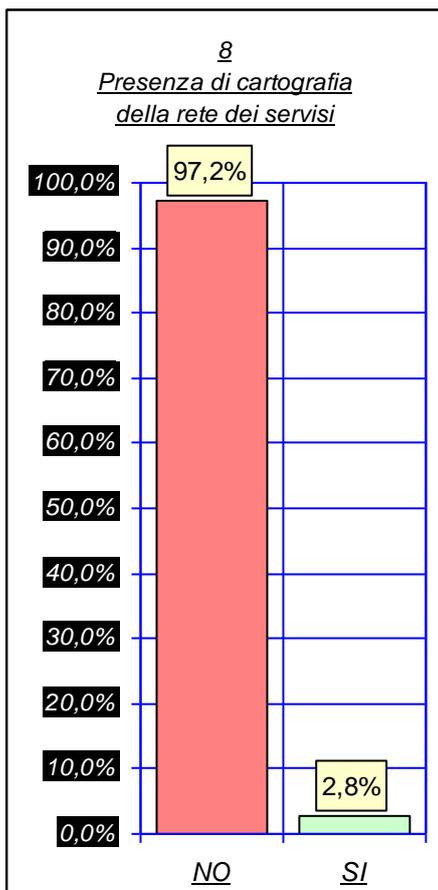
6 Indicazione nome/numero della fermata		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	154	48,7%
SI	162	51,3%
Totale complessivo	316	100,0%

7 Presenza di indicazione di fermata		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	31	9,8%
SI	285	90,2%
Totale complessivo	316	100,0%



8 Presenza di cartografia della rete dei servizi		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	307	97,2%
SI	9	2,8%
Totale complessivo	316	100,0%

9 Presenza di locandine orario		
Fermate P.E.A.	Totale	Perc.
NO	187	59,2%
SI	129	40,8%
Totale complessivo	316	100,0%



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

In questa sezione vengono trattati gli approfondimenti tematici riguardanti le n. 316 fermate ispezionate, previste nei programmi di esercizio aziendali, suddivise in relazione ai Comuni di appartenenza. Nel dettaglio vengono esaminati i seguenti n. 3 item:

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

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

PRESENZA DI PERCORSO LOGES

In tutto il territorio della Provincia di Torino, delle n. 316 fermate esercite dalle aziende appartenenti al Consorzio "Extra.To" (intercettate in linea ed oggetto di ispezione), solamente n. 6 di queste sono risultate essere dotate di percorso Loges.

Tali fermate sono collocate nei Comuni di Bruino (n. 1) e Torino (n. 5).

Nella tabella sottostante sono riportati tutti i Comuni con indicato a fianco:

- *N° fermate non dotate di percorso Loges (NO);*
- *N° fermate dotate di percorso Loges (SI);*
- *N° fermate Totali;*
- *Rapporto percentuale fra: N° fermate dotate di percorso Loges e Totale Fermate.*

COMUNE	NO	SI	Totale	Percentuale
<u>Torino</u>	34	5	39	12,82%
<u>Pinerolo</u>	15	-	15	-
<u>Orbassano</u>	13	-	13	-
<u>Carmagnola</u>	8	-	8	-
<u>Giaveno</u>	8	-	8	-
<u>Nichelino</u>	8	-	8	-
<u>None</u>	8	-	8	-

<u>Pecetto Torinese</u>	8	-	8	-
<u>Vinovo</u>	8	-	8	-
<u>Bosconero</u>	5	-	5	-
<u>Caselle Torinese</u>	5	-	5	-
<u>Cumiana</u>	5	-	5	-
<u>Piobesi Torinese</u>	5	-	5	-
<u>Robassomero</u>	5	-	5	-
(CUNEO) BAGNOLO	4	-	4	-
(CUNEO) BARGE	4	-	4	-
<u>Airasca</u>	4	-	4	-
<u>Beinasco</u>	4	-	4	-
<u>Cafasse</u>	4	-	4	-
<u>Candiolo</u>	4	-	4	-
<u>Front</u>	4	-	4	-
<u>Garzigliana</u>	4	-	4	-
<u>Leini</u>	4	-	4	-
<u>Moncalieri</u>	4	-	4	-
<u>Osasco</u>	4	-	4	-
<u>Oulx</u>	4	-	4	-
<u>Piossasco</u>	4	-	4	-
<u>Romano Canavese</u>	4	-	4	-
<u>Scalenghe</u>	4	-	4	-
<u>Scarmagno</u>	4	-	4	-
<u>Bruino</u>	2	1	3	33,33 %
<u>Chivasso</u>	3	-	3	-
<u>Coazze</u>	3	-	3	-
<u>Ivrea</u>	3	-	3	-
<u>Lombardore</u>	3	-	3	-
<u>Pinasca</u>	3	-	3	-
<u>Roletto</u>	3	-	3	-
(CUNEO) CARDE'	2	-	2	-
<u>Borgaro Torinese</u>	2	-	2	-
<u>Busano</u>	2	-	2	-
<u>Carignano</u>	2	-	2	-
<u>Castagnole Piemonte</u>	2	-	2	-
<u>Castiglione Torinese</u>	2	-	2	-
<u>Cercenasco</u>	2	-	2	-
<u>Cesana Torinese</u>	2	-	2	-
<u>Feletto</u>	2	-	2	-
<u>Fenestrelle</u>	2	-	2	-
<u>Fiano</u>	2	-	2	-
<u>Frossasco</u>	2	-	2	-
<u>Gassino Torinese</u>	2	-	2	-
<u>Grugliasco</u>	2	-	2	-
<u>La Loggia</u>	2	-	2	-
<u>Mercenasco</u>	2	-	2	-
<u>Montalenghe</u>	2	-	2	-
<u>Perosa Argentina</u>	2	-	2	-
<u>Pino Torinese</u>	2	-	2	-
<u>Porte</u>	2	-	2	-
<u>Pragelato</u>	2	-	2	-
<u>Rivara</u>	2	-	2	-
<u>Rivarossa</u>	2	-	2	-
<u>San Benigno Canavese</u>	2	-	2	-
<u>San Germano Chisone</u>	2	-	2	-
<u>San Giorgio Canavese</u>	2	-	2	-

<u>San Giusto Canavese</u>	2	-	2	-
<u>San Mauro Torinese</u>	2	-	2	-
<u>San Raffaele Cimena</u>	2	-	2	-
<u>San Sebastiano da Po</u>	2	-	2	-
<u>Sangano</u>	2	-	2	-
<u>Sestriere</u>	2	-	2	-
<u>Trana</u>	2	-	2	-
<u>Vallo Torinese</u>	2	-	2	-
<u>Venaria Reale</u>	2	-	2	-
<u>Vigone</u>	2	-	2	-
<u>Villafranca Piemonte</u>	2	-	2	-
<u>Villar Perosa</u>	2	-	2	-
<u>Virle Piemonte</u>	2	-	2	-
<u>Volpiano</u>	2	-	2	-
(CUNEO) SALUZZO	1	-	1	-
<u>Casalborgone</u>	1	-	1	-
<u>Cavour</u>	1	-	1	-
<u>Chieri</u>	1	-	1	-
<u>Cuceglio</u>	1	-	1	-
<u>Fogizzo</u>	1	-	1	-
<u>Pancalieri</u>	1	-	1	-
<u>Rivalta di Torino</u>	1	-	1	-
<u>Rivarolo Canavese</u>	1	-	1	-
<u>Settimo Torinese</u>	1	-	1	-
<u>Varisella</u>	1	-	1	-
<u>TOTALE</u>	<u>310</u>	<u>6</u>	<u>316</u>	<u>1,899%</u>

PRESENZA DI STALLI NEGLI SPAZI DI FERMATA

Nella tabella sotto riportata, si evidenziano i n. 22 Comuni presso i quali sono state intercettate le n. 27 fermate, indicate nei "Programmi di esercizio" aziendali, dove in prossimità delle quali si è accertata la presenza di uno stallone.

I Comuni sono elencati in ordine decrescente rispetto al rapporto percentuale fra il numero delle fermate "critiche", nelle quali è stata rilevata la presenza di uno stallone, e tutte quelle intercettate nel territorio dello stesso Comune.

Ricordando che il valore medio del rapporto complessivamente si attesta attorno all'8,5% e che in tutti gli altri 66 Comuni monitorati (64 dei quali nella Provincia Torino) non si sono registrate presenze di stalli, per alcune località il livello di criticità risulta elevato.

Presenza di stalli negli spazi di fermata

<u>COMUNE</u>	<u>NO</u>	<u>SI</u>	<u>Totale</u>	<u>Percentuale</u>
<i>Busano</i>	-	2	2	100,000%
<i>Casalborgone</i>	-	1	1	100,000%
<i>Castagnole Piemonte</i>	-	2	2	100,000%
<i>Pancalieri</i>	-	1	1	100,000%
(CUNEO) BARGE	2	2	4	50,000%
(CUNEO) CARDE'	1	1	2	50,000%
<i>Castiglione Torinese</i>	1	1	2	50,000%
<i>Feletto</i>	1	1	2	50,000%
<i>Porte</i>	1	1	2	50,000%
<i>Rivarossa</i>	1	1	2	50,000%
<i>San Giorgio Canavese</i>	1	1	2	50,000%
<i>San Giusto Canavese</i>	1	1	2	50,000%
<i>San Mauro Torinese</i>	1	1	2	50,000%
<i>Sestriere</i>	1	1	2	50,000%
<i>Vigone</i>	1	1	2	50,000%
<i>Villafranca Piemonte</i>	1	1	2	50,000%
<i>Virle Piemonte</i>	1	1	2	50,000%
<i>Piobesi Torinese</i>	3	2	5	40,000%
<i>Coazze</i>	2	1	3	33,333%
<i>Orbassano</i>	11	2	13	15,385%
<i>Nichelino</i>	7	1	8	12,500%
<i>Pinerolo</i>	14	1	15	6,667%
<u>TOTALE</u>		<u>27</u>		

PRESENZA DI RAMPA DI ACCESSO IN PROSSIMITA' DELLA FERMATA

Elenco dei 25 Comuni, tutti in provincia di Torino, presso i quali sono state intercettate le 40 fermate, indicate nei P.E.A., valutate prive di apposita Rampa di Accesso ritenuta necessaria.

I Comuni sono elencati in ordine decrescente rispetto al rapporto percentuale fra le fermate prive di Rampa di accesso – ritenuta necessaria - e tutte quelle intercettate nello stesso Comune.

Ricordando che in provincia di Torino l'incidenza delle fermate indicate nei "Programmi di esercizio" aziendali, dove non è presente la "rampa di acceso" (ritenuta necessaria) si attesta al 12,7%, risulta evidente il livello di criticità di alcune località che riportano valori ben superiore alla media.

Presenza di rampa di accesso (necessaria)

⊕

COMUNE	NO	Non Necessaria	SI	Totale	Percentuale
<u>Folizzzo</u>	1			1	100,00%
<u>Castagnole Piemonte</u>	1	1		2	50,00%
<u>Garzigliana</u>	2	2		4	50,00%
<u>Mercenasco</u>	1	1		2	50,00%
<u>Piossasco</u>	2		2	4	50,00%
<u>San Sebastiano da Po</u>	1	1		2	50,00%
<u>Scarmagno</u>	2		2	4	50,00%
<u>Virle Piemonte</u>	1	1		2	50,00%
<u>Caselle Torinese</u>	2	1	2	5	40,00%
<u>None</u>	3	4	1	8	37,50%
<u>Vinovo</u>	3	4	1	8	37,50%
<u>Coazze</u>	1	2		3	33,33%
<u>Roletto</u>	1		2	3	33,33%
<u>Airasca</u>	1	1	2	4	25,00%
<u>Carmagnola</u>	2	3	3	8	25,00%
<u>Leini</u>	1	2	1	4	25,00%
<u>Moncalieri</u>	1	1	2	4	25,00%
<u>Osasco</u>	1		3	4	25,00%
<u>Orbassano</u>	3	2	8	13	23,08%
<u>Bosconero</u>	1	4		5	20,00%
<u>Piobesi Torinese</u>	1	2	2	5	20,00%
<u>Torino</u>	5	6	28	39	12,82%
<u>Nichelino</u>	1	1	6	8	12,50%
<u>Pecetto Torinese</u>	1	4	3	8	12,50%
<u>Pinerolo</u>	1	7	7	15	6,67%
TOTALE	40				

□

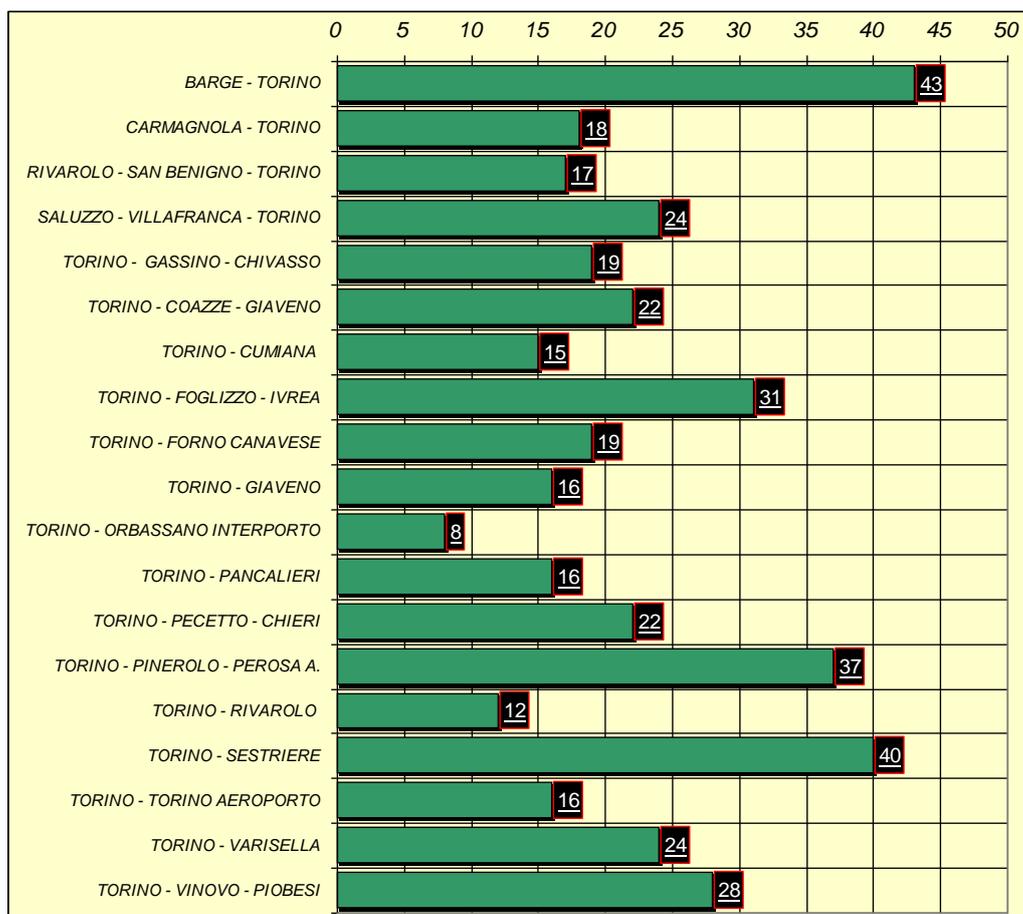
5.4 Il confronto tra le linee monitorate

La presente analisi viene effettuata mettendo a confronto tra di loro le n. 19 linee dei servizi automobilistici pubblici extra urbani aventi Origine/Destinazione la città di Torino prendendo in considerazione tutti i n. 427 controlli effettuati sulle fermate previste dai P.E.A., 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, ma anche quelli effettuati più di una volta sulla medesima fermata ma appartenenti a linee differenti.

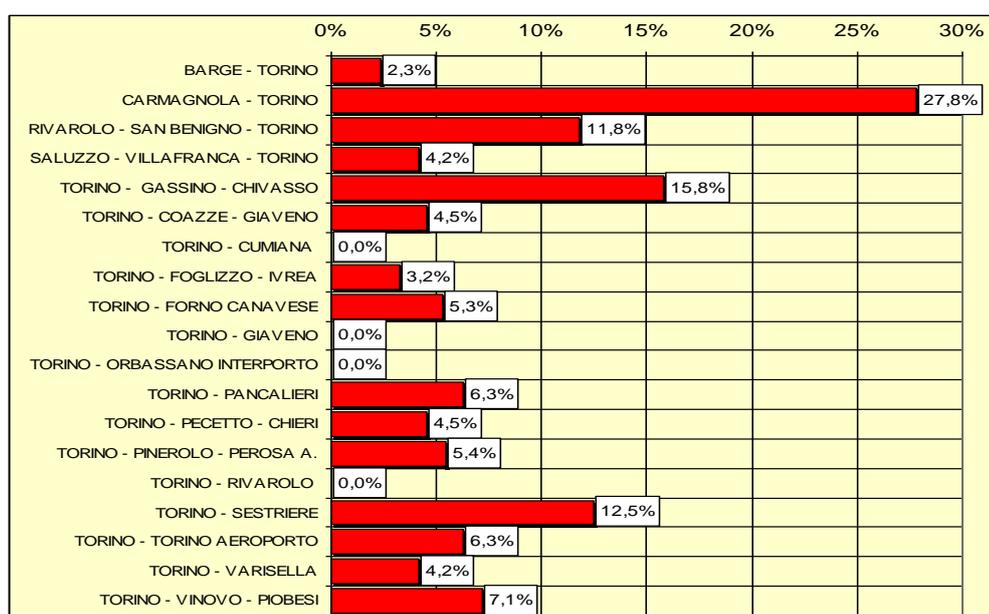
Numero dei monitoraggi effettuati su Fermate Ufficiali per Linea



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

Delle n. 19 linee extra urbane controllate, n. 15 di queste presentavano, nelle giornate oggetto delle attività ispettive, veicoli in sosta vietata negli spazi dedicati alle fermate. La linea: CARMAGNOLA - TORINO risulta con la percentuale più elevata (il 27,8%) dei casi riscontrati di presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi dedicati alle fermate.

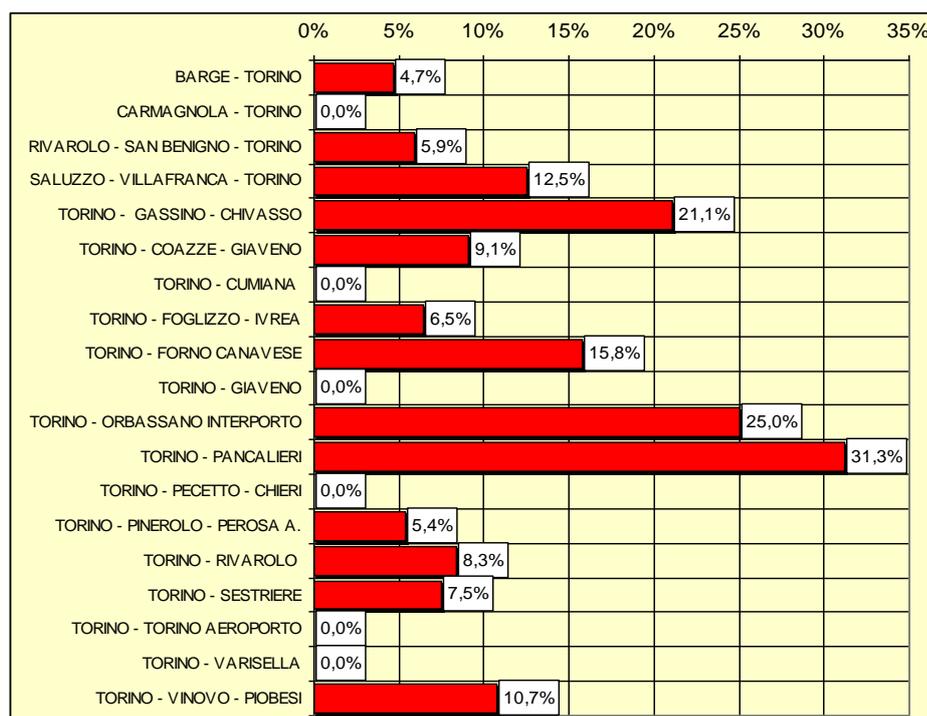
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
BARGE - TORINO	1	42	43	2,3%
CARMAGNOLA - TORINO	5	13	18	27,8%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	2	15	17	11,8%
SALUZZO - VILLAFRANCA - TORINO	1	23	24	4,2%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	3	16	19	15,8%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	1	21	22	4,5%
TORINO - CUMIANA	-	15	15	0,0%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	1	30	31	3,2%
TORINO - FORNO CANAVESE	1	18	19	5,3%
TORINO - GIAVENO	-	16	16	0,0%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	-	8	8	0,0%
TORINO - PANCALIERI	1	15	16	6,3%
TORINO - PECETTO - CHIERI	1	21	22	4,5%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	2	35	37	5,4%
TORINO - RIVAROLO	-	12	12	0,0%
TORINO - SESTRIERE	5	35	40	12,5%
TORINO - TORINO AEROPORTO	1	15	16	6,3%
TORINO - VARISELLA	1	23	24	4,2%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	2	26	28	7,1%
Totale complessivo	28	399	427	6,6%



2 - PRESENZA DI STALLI NEGLI SPAZI DI FERMATA

Delle n. 19 linee extraurbane controllate n. 13 di queste presentano stalli per autoveicoli negli spazi dedicati alle fermate. La linea: TORINO - ORBASSANO INTERPORTO, risulta con la percentuale più elevata (il 25%) dei casi riscontrati di presenza di stalli per autoveicoli negli spazi dedicati alle fermate.

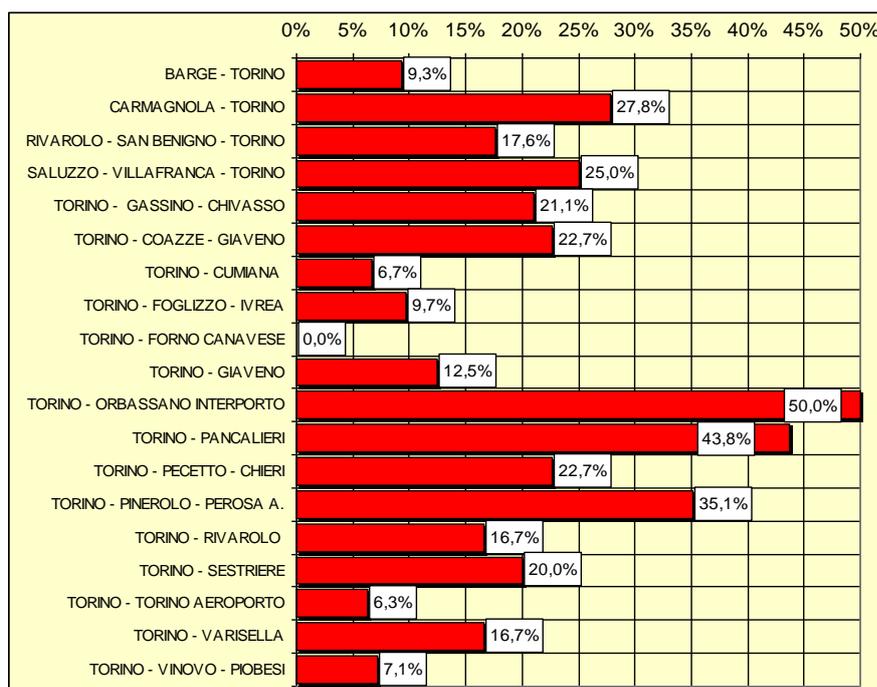
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
BARGE - TORINO	2	41	43	4,7%
CARMAGNOLA - TORINO	-	18	18	0,0%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	1	16	17	5,9%
SALUZZO - VILAFRANCA - TORINO	3	21	24	12,5%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	4	15	19	21,1%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	2	20	22	9,1%
TORINO - CUMIANA	-	15	15	0,0%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	2	29	31	6,5%
TORINO - FORNO CANAVESE	3	16	19	15,8%
TORINO - GIAVENO	-	16	16	0,0%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	2	6	8	25,0%
TORINO - PANCALIERI	5	11	16	31,3%
TORINO - PECETTO - CHIERI	-	22	22	0,0%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	2	35	37	5,4%
TORINO - RIVAROLO	1	11	12	8,3%
TORINO - SESTRIERE	3	37	40	7,5%
TORINO - TORINO AEROPORTO	-	16	16	0,0%
TORINO - VARISELLA	-	24	24	0,0%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	3	25	28	10,7%
Totale complessivo	33	394	427	7,7%



3 - PRESENZA DI OSTACOLI VARI NEGLI SPAZI DI FERMATA

Delle n. 19 linee extraurbane controllate n. 18 di queste presentano ostacoli vari negli spazi dedicati alle fermate. La linea: TORINO - ORBASSANO INTERPORTO, risulta con la percentuale più elevata (il 50%) dei casi riscontrati di presenza di ostacoli vari negli spazi dedicati alle fermate.

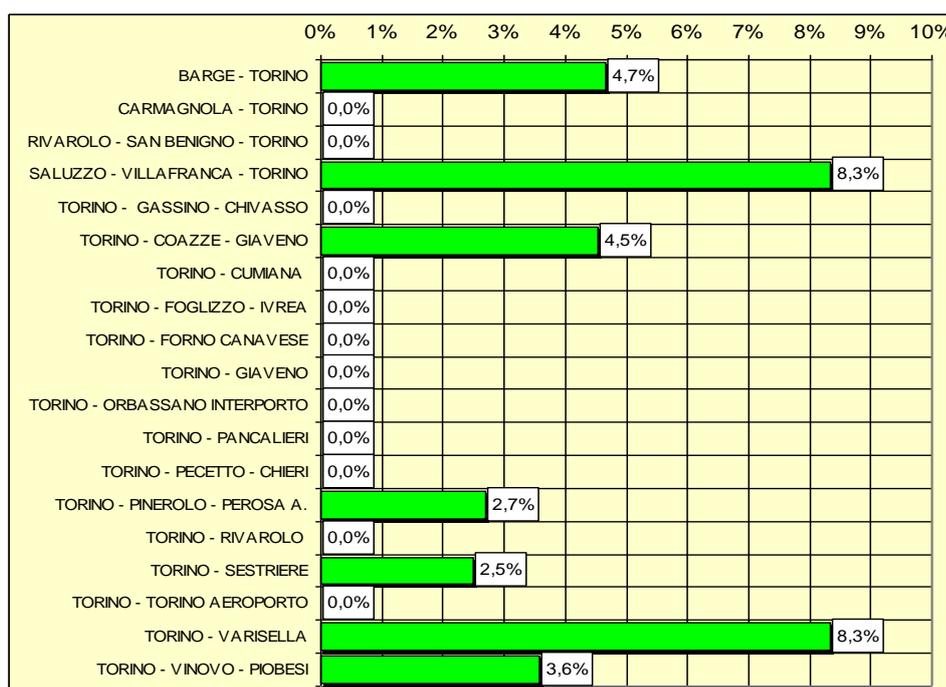
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
BARGE - TORINO	4	39	43	9,3%
CARMAGNOLA - TORINO	5	13	18	27,8%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	3	14	17	17,6%
SALUZZO - VILLAFRANCA - TORINO	6	18	24	25,0%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	4	15	19	21,1%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	5	17	22	22,7%
TORINO - CUMIANA	1	14	15	6,7%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	3	28	31	9,7%
TORINO - FORNO CANAVESE	-	19	19	0,0%
TORINO - GIAVENO	2	14	16	12,5%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	4	4	8	50,0%
TORINO - PANCALIERI	7	9	16	43,8%
TORINO - PECETTO - CHIERI	5	17	22	22,7%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	13	24	37	35,1%
TORINO - RIVAROLO	2	10	12	16,7%
TORINO - SESTRIERE	8	32	40	20,0%
TORINO - TORINO AEROPORTO	1	15	16	6,3%
TORINO - VARISELLA	4	20	24	16,7%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	2	26	28	7,1%
Totale complessivo	79	348	427	18,5%



4 - PRESENZA DI PERCORSO LOGES

Delle n. 19 linee extraurbane controllate, risultano totalmente prive del percorso Loges le seguenti n. 12 linee: Carmagnola - Torino, Rivarolo - San Benigno - Torino, Torino - Gassino - Chivasso, Torino - Cumiana, Torino - Foglizzo - IVREA, Torino - Forno Canavese, Torino - Giaveno, Torino - Orbassano Interporto, Torino - Pancalieri, Torino - Pecetto - Chieri, Torino - Rivarolo, Torino - Torino Aeroporto.

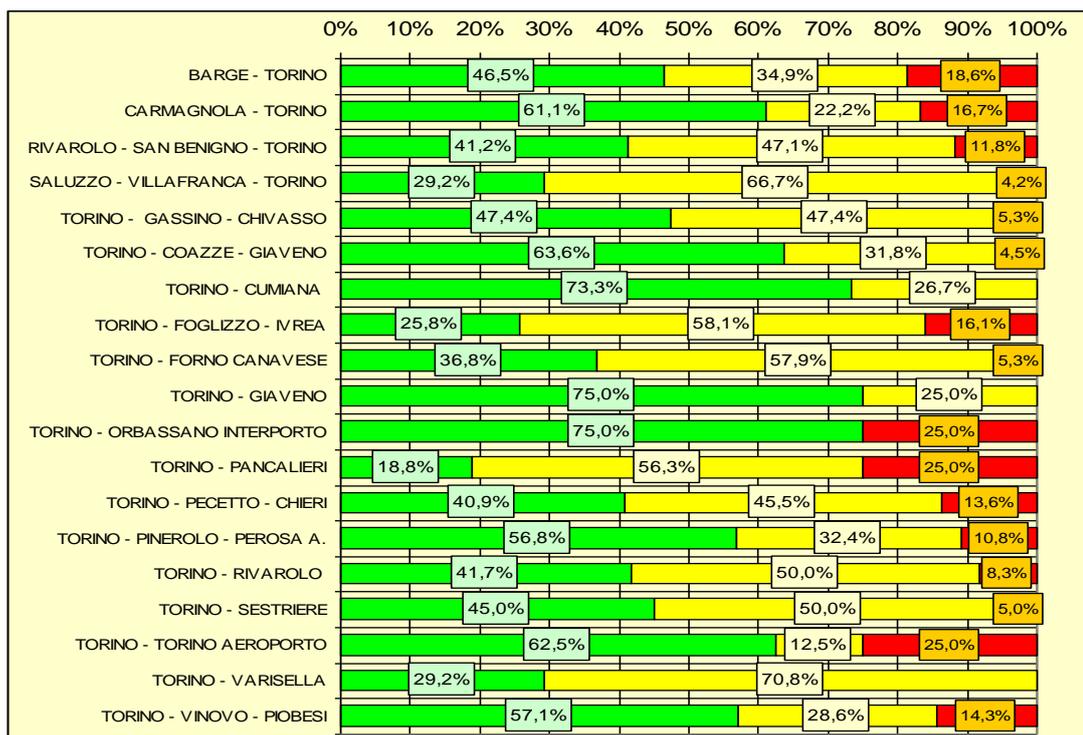
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI
BARGE - TORINO	2	41	43	4,7%
CARMAGNOLA - TORINO	-	18	18	0,0%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	-	17	17	0,0%
SALUZZO - VILAFRANCA - TORINO	2	22	24	8,3%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	-	19	19	0,0%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	1	21	22	4,5%
TORINO - CUMIANA	-	15	15	0,0%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	-	31	31	0,0%
TORINO - FORNO CANAVESE	-	19	19	0,0%
TORINO - GIAVENO	-	16	16	0,0%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	-	8	8	0,0%
TORINO - PANCALIERI	-	16	16	0,0%
TORINO - PECETTO - CHIERI	-	22	22	0,0%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	1	36	37	2,7%
TORINO - RIVAROLO	-	12	12	0,0%
TORINO - SESTRIERE	1	39	40	2,5%
TORINO - TORINO AEROPORTO	-	16	16	0,0%
TORINO - VARISELLA	2	22	24	8,3%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	1	27	28	3,6%
Totale complessivo	10	417	427	2,3%



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

Delle n. 19 linee extraurbane controllate, n. 16 di queste non presentano in alcune fermate la rampa per l'accesso alle carrozzine. Le linee: Torino - Orbassano Interporto, Torino - Pancalieri, Torino - Torino Aeroporto, risultano con la percentuale più elevata (il 25,0%) dei casi riscontrati di mancanza di rampa di accesso alle fermate controllate.

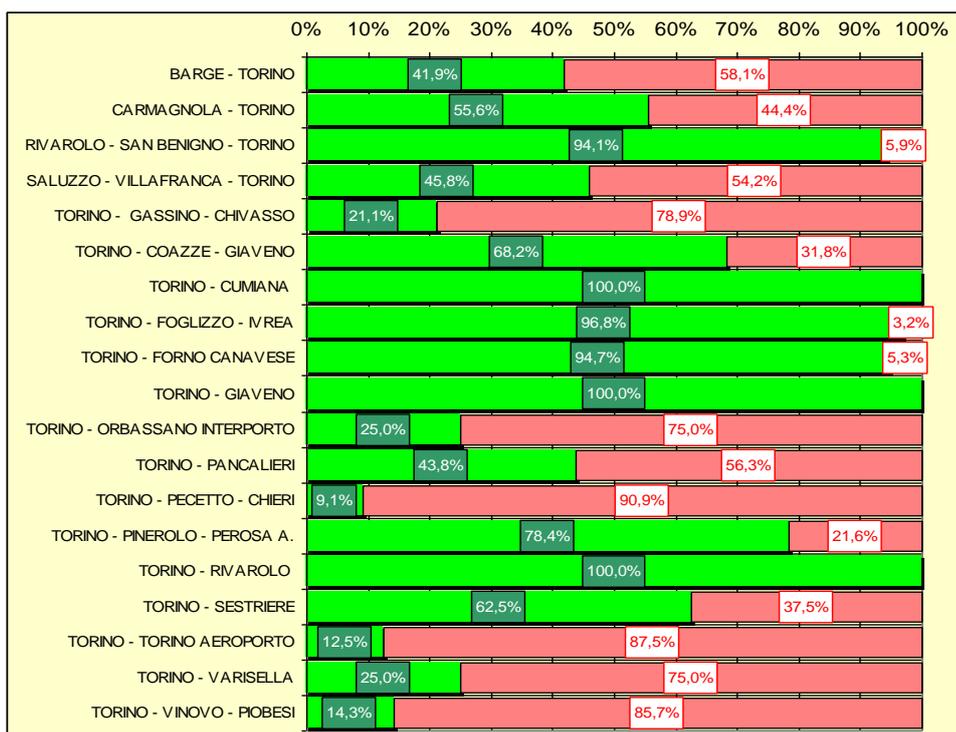
LINEA MONITORATA	SI	Non Nec.	NO	Totale	% SI	% n.n.	% NO
BARGE - TORINO	20	15	8	43	46,5%	34,9%	18,6%
CARMAGNOLA - TORINO	11	4	3	18	61,1%	22,2%	16,7%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	7	8	2	17	41,2%	47,1%	11,8%
SALUZZO - VILLAFRANCA - TORINO	7	16	1	24	29,2%	66,7%	4,2%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	9	9	1	19	47,4%	47,4%	5,3%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	14	7	1	22	63,6%	31,8%	4,5%
TORINO - CUMIANA	11	4	-	15	73,3%	26,7%	0,0%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	8	18	5	31	25,8%	58,1%	16,1%
TORINO - FORNO CANAVESE	7	11	1	19	36,8%	57,9%	5,3%
TORINO - GIAVENO	12	4	-	16	75,0%	25,0%	0,0%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	6	-	2	8	75,0%	0,0%	25,0%
TORINO - PANCALIERI	3	9	4	16	18,8%	56,3%	25,0%
TORINO - PECETTO - CHIERI	9	10	3	22	40,9%	45,5%	13,6%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	21	12	4	37	56,8%	32,4%	10,8%
TORINO - RIVAROLO	5	6	1	12	41,7%	50,0%	8,3%
TORINO - SESTRIERE	18	20	2	40	45,0%	50,0%	5,0%
TORINO - TORINO AEROPORTO	10	2	4	16	62,5%	12,5%	25,0%
TORINO - VARISELLA	7	17	-	24	29,2%	70,8%	0,0%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	16	8	4	28	57,1%	28,6%	14,3%
Totale complessivo	201	180	46	427	47,1%	42,2%	10,8%



6 - PRESENZA DI NOME O NUMERO INDICANTE LA FERMATA

Delle n. 19 linee extraurbane controllate solo n. 3 di queste hanno in tutte le fermate la presenza dell'indicazione del nome/numero indicante la fermata. La linea: Torino - Pecetto - Chieri, risulta quella con la percentuale più elevata (il 90,9%) dei casi riscontrati di mancanza del nome/numero indicante la fermata.

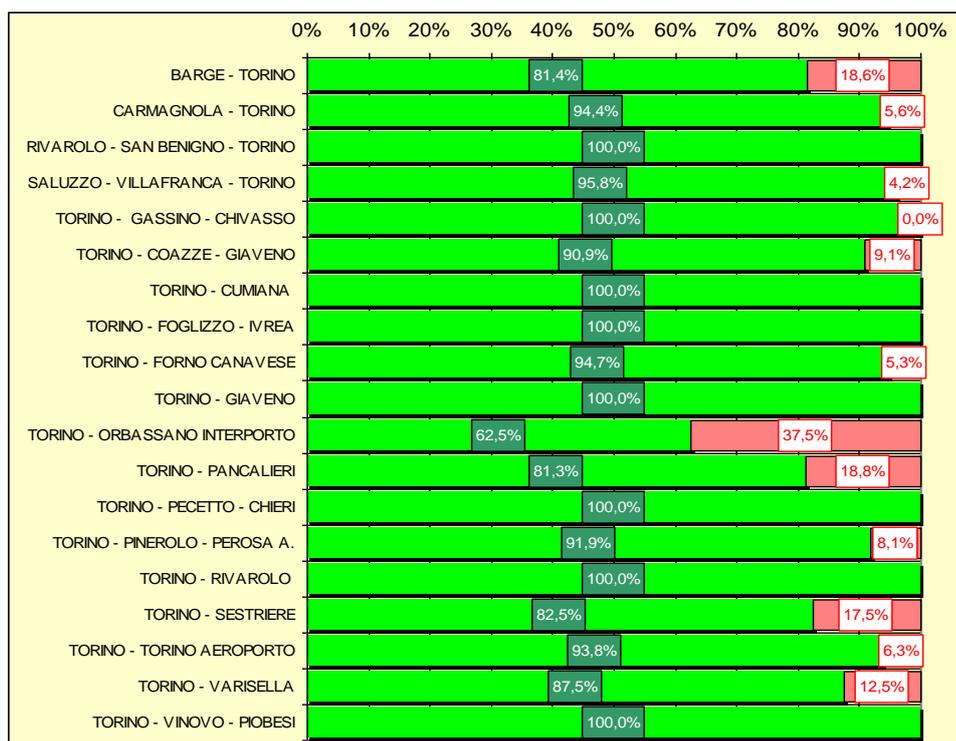
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI	% NO
BARGE - TORINO	18	25	43	41,9%	58,1%
CARMAGNOLA - TORINO	10	8	18	55,6%	44,4%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	16	1	17	94,1%	5,9%
SALUZZO - VILLAFRANCA - TORINO	11	13	24	45,8%	54,2%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	4	15	19	21,1%	78,9%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	15	7	22	68,2%	31,8%
TORINO - CUMIANA	15	-	15	100,0%	0,0%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	30	1	31	96,8%	3,2%
TORINO - FORNO CANAVESE	18	1	19	94,7%	5,3%
TORINO - GIAVENO	16	-	16	100,0%	0,0%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	2	6	8	25,0%	75,0%
TORINO - PANCALIERI	7	9	16	43,8%	56,3%
TORINO - PECETTO - CHIERI	2	20	22	9,1%	90,9%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	29	8	37	78,4%	21,6%
TORINO - RIVAROLO	12	-	12	100,0%	0,0%
TORINO - SESTRIERE	25	15	40	62,5%	37,5%
TORINO - TORINO AEROPORTO	2	14	16	12,5%	87,5%
TORINO - VARISELLA	6	18	24	25,0%	75,0%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	4	24	28	14,3%	85,7%
Totale complessivo	242	185	427	56,7%	43,3%



7 - PRESENZA DI INDICAZIONE DI FERMATA

Delle n. 19 linee extraurbane controllate n. 7 di queste hanno in tutte le fermate la presenza dell'indicazione della fermata (palina). La linea: Torino - Orbassano Interporto, risulta quella con la percentuale più elevata (il 37,5%) dei casi riscontrati di mancanza dell'indicazione della fermata.

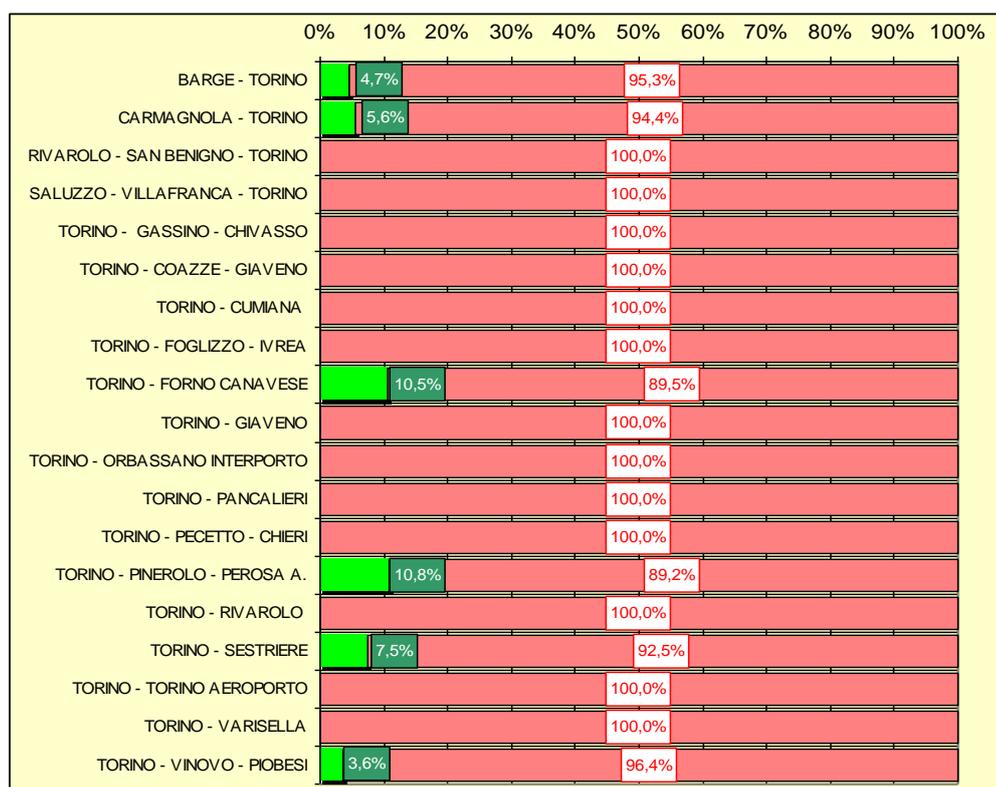
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI	% NO
BARGE - TORINO	35	8	43	81,4%	18,6%
CARMAGNOLA - TORINO	17	1	18	94,4%	5,6%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	17	-	17	100,0%	0,0%
SALUZZO - VILLAGRANCA - TORINO	23	1	24	95,8%	4,2%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	19	-	19	100,0%	0,0%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	20	2	22	90,9%	9,1%
TORINO - CUMIANA	15	-	15	100,0%	0,0%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	31	-	31	100,0%	0,0%
TORINO - FORNO CANAVESE	18	1	19	94,7%	5,3%
TORINO - GIAVENO	16	-	16	100,0%	0,0%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	5	3	8	62,5%	37,5%
TORINO - PANCALIERI	13	3	16	81,3%	18,8%
TORINO - PECETTO - CHIERI	22	-	22	100,0%	0,0%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	34	3	37	91,9%	8,1%
TORINO - RIVAROLO	12	-	12	100,0%	0,0%
TORINO - SESTRIERE	33	7	40	82,5%	17,5%
TORINO - TORINO AEROPORTO	15	1	16	93,8%	6,3%
TORINO - VARISELLA	21	3	24	87,5%	12,5%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	28	-	28	100,0%	0,0%
Totale complessivo	394	33	427	92,3%	7,7%



8 - PRESENZA DI CARTOGRAFIA DELLA RETE DEI SERVIZI

Delle n. 19 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.

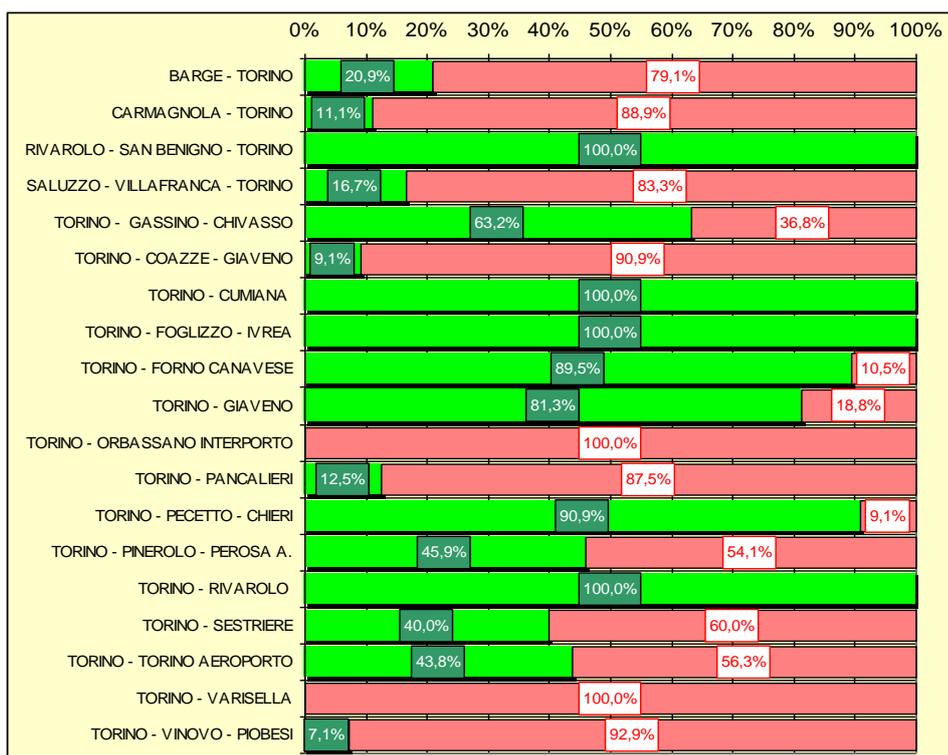
LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI	% NO
BARGE - TORINO	2	41	43	4,7%	95,3%
CARMAGNOLA - TORINO	1	17	18	5,6%	94,4%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	-	17	17	0,0%	100,0%
SALUZZO - VILLAFRANCA - TORINO	-	24	24	0,0%	100,0%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	-	19	19	0,0%	100,0%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	-	22	22	0,0%	100,0%
TORINO - CUMIANA	-	15	15	0,0%	100,0%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	-	31	31	0,0%	100,0%
TORINO - FORNO CANAVESE	2	17	19	10,5%	89,5%
TORINO - GIAVENO	-	16	16	0,0%	100,0%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	-	8	8	0,0%	100,0%
TORINO - PANCALIERI	-	16	16	0,0%	100,0%
TORINO - PECETTO - CHIERI	-	22	22	0,0%	100,0%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	4	33	37	10,8%	89,2%
TORINO - RIVAROLO	-	12	12	0,0%	100,0%
TORINO - SESTRIERE	3	37	40	7,5%	92,5%
TORINO - TORINO AEROPORTO	-	16	16	0,0%	100,0%
TORINO - VARISELLA	-	24	24	0,0%	100,0%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	1	27	28	3,6%	96,4%
Totale complessivo	13	414	427	3,0%	97,0%



9 - PRESENZA DI LOCANDINE RECANTI L'ORARIO DELLA LINEA

Delle n. 19 linee extraurbane controllate solo n. 3 di queste hanno, in tutte le fermate controllate, le locandine recanti l'orario della linea. La linea: Torino - Rivarolo, risulta quella con la percentuale più elevata (il 100,0%) dei casi riscontrati di assenza alle fermate della presenza di locandine.

LINEA MONITORATA	SI	NO	Totale	% SI	% NO
BARGE - TORINO	9	34	43	20,9%	79,1%
CARMAGNOLA - TORINO	2	16	18	11,1%	88,9%
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	17	-	17	100,0%	0,0%
SALUZZO - VILAFRANCA - TORINO	4	20	24	16,7%	83,3%
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	12	7	19	63,2%	36,8%
TORINO - COAZZE - GIAVENO	2	20	22	9,1%	90,9%
TORINO - CUMIANA	15	-	15	100,0%	0,0%
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	31	-	31	100,0%	0,0%
TORINO - FORNO CANAVESE	17	2	19	89,5%	10,5%
TORINO - GIAVENO	13	3	16	81,3%	18,8%
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	-	8	8	0,0%	100,0%
TORINO - PANCALIERI	2	14	16	12,5%	87,5%
TORINO - PECETTO - CHIERI	20	2	22	90,9%	9,1%
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	17	20	37	45,9%	54,1%
TORINO - RIVAROLO	12	-	12	100,0%	0,0%
TORINO - SESTRIERE	16	24	40	40,0%	60,0%
TORINO - TORINO AEROPORTO	7	9	16	43,8%	56,3%
TORINO - VARISELLA	-	24	24	0,0%	100,0%
TORINO - VINOVO - PIOBESI	2	26	28	7,1%	92,9%
Totale complessivo	198	229	427	46,4%	53,6%



5.5 *Il confronto tra le Aziende*

Nella presente sezione tematica vengono messe in correlazione le n. 5 Aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico extraurbani aventi origine/destinazione il Comune di Torino 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).

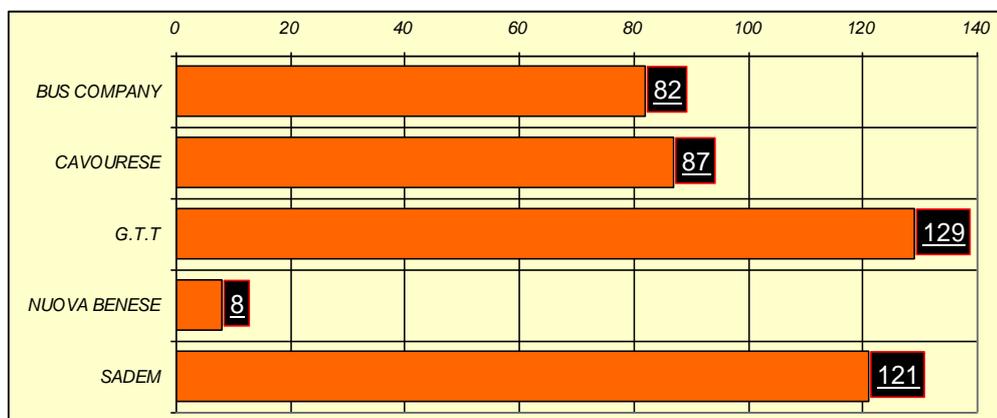
Fatte queste necessarie premesse, a seguire, si riportano i risultati dell'attività effettuata.

Sono stati presi in considerazione tutti i controlli effettuati nelle sole Fermate P.E.A. (n. 427) 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.

NUMERO MONITORAGGI EFFETTUATI PER AZIENDA

Delle n. 427 fermate complessivamente controllate il 19,24% corrisponde a fermate facenti parte delle linee esercite dalla BUS COMPANY, il 20,4% di quelle dalla COVOURESE, il 30,2% di G.T.T, l'1,9% della NUOVA BENESE ed il 28,3% di quelle esercite dalla SADEM.

LINEA MONITORATA	BUS COMPANY	CAVOURESE	G.T.T	NUOVA BENESE	SADEM	Totale
BARGE - TORINO	-	43	-	-	-	43
CARMAGNOLA - TORINO	18	-	-	-	-	18
RIVAROLO - SAN BENIGNO - TORINO	-	-	17	-	-	17
SALUZZO - VILLAFRANCA - TORINO	24	-	-	-	-	24
TORINO - GASSINO - CHIVASSO	-	-	19	-	-	19
TORINO - COAZZE - GIAVENO	-	22	-	-	-	22
TORINO - CUMIANA	-	-	15	-	-	15
TORINO - FOGLIZZO - IVREA	-	-	31	-	-	31
TORINO - FORNO CANAVESE	-	-	19	-	-	19
TORINO - GIAVENO	-	-	16	-	-	16
TORINO - ORBASSANO INTERPORTO	-	-	-	8	-	8
TORINO - PANCALIERI	16	-	-	-	-	16
TORINO - PECETTO - CHIERI	-	22	-	-	-	22
TORINO - PINEROLO - PEROSA A.	-	-	-	-	37	37
TORINO - RIVAROLO	-	-	12	-	-	12
TORINO - SESTRIERE	-	-	-	-	40	40
TORINO - TORINO AEROPORTO	-	-	-	-	16	16
TORINO - VARISELLA	24	-	-	-	-	24
TORINO - VINOVO - PIOBESI	-	-	-	-	28	28
Totale	82	87	129	8	121	427

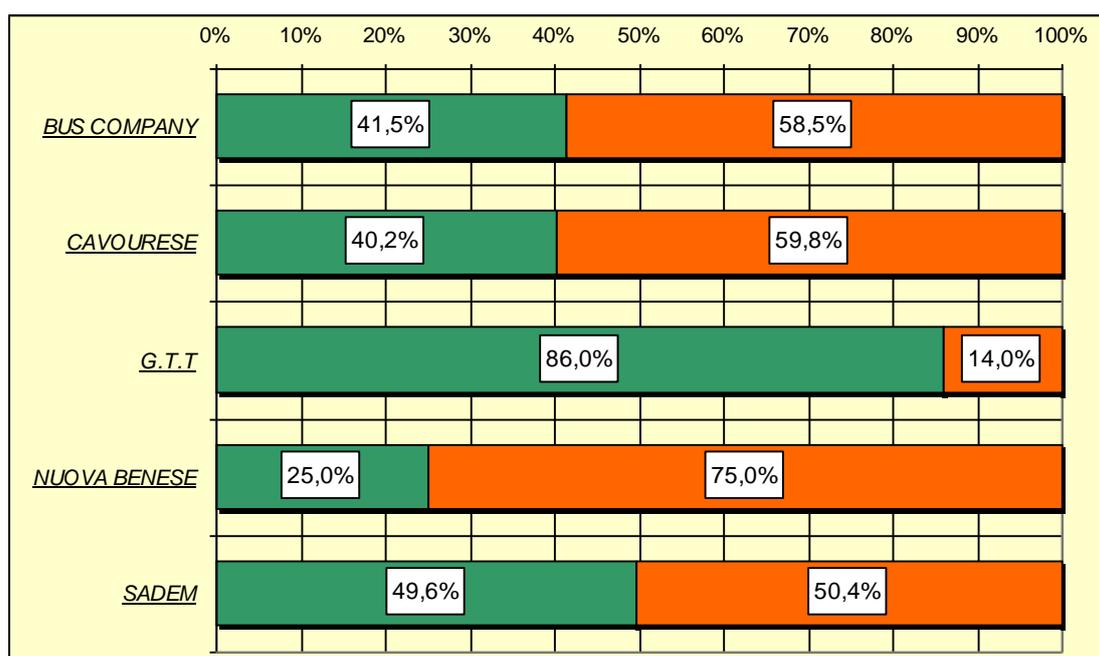


PRESENZA DI NOME O NUMERO INDICANTE LA FERMATA

Solo sulle linee esercite dal GTT la presenza del nome o il numero indicante la fermata si attesta ad una percentuale superiore al 50%, per la precisione all'86,0%.

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

AZIENDA	SI	NO	Totale	% SI
BUS COMPANY	34	48	82	41,5%
CAVOURESE	35	52	87	40,2%
G.T.T	111	18	129	86,0%
NUOVA BENESE	2	6	8	25,0%
SADEM	60	61	121	49,6%
Totale complessivo	242	185	427	56,7%

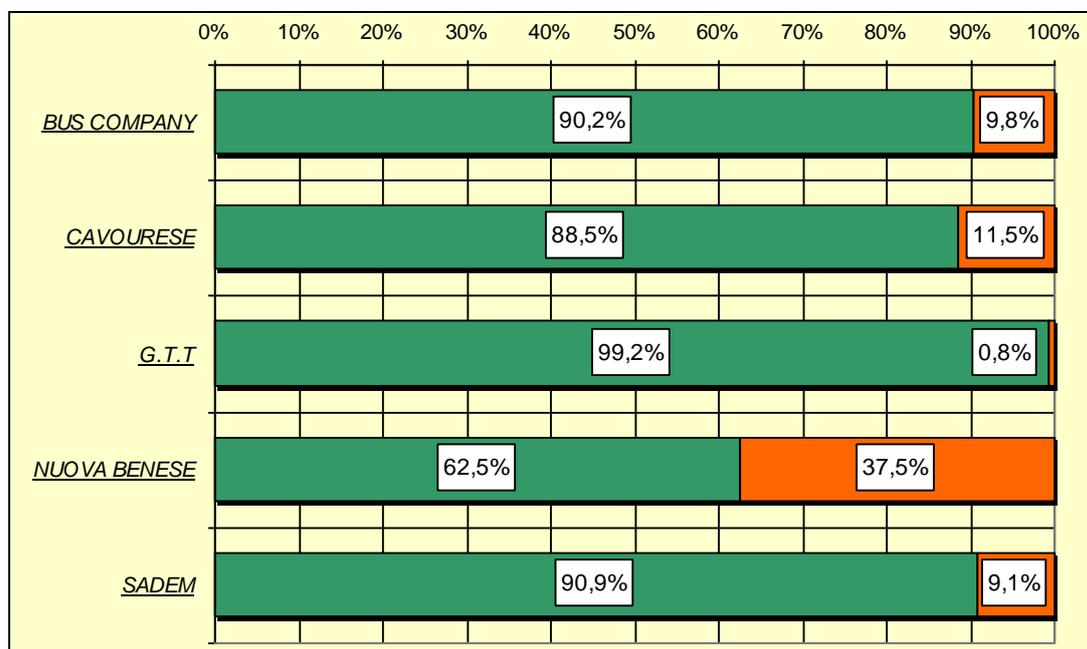


PRESENZA DI INDICAZIONE DI FERMATA

La presenza di tale indicazione sulle fermate esercite dalle Aziende monitorate, ad eccezione della NUOVA BENESE, si attesta oltre l'87,0%.

Nessuna linea comunque presenta l'assoluta presenza di tale informazione alle fermate dedicate.

AZIENDA	SI	NO	Totale	% SI
BUS COMPANY	74	8	82	90,2%
CAVOURESE	77	10	87	88,5%
G.T.T	128	1	129	99,2%
NUOVA BENESE	5	3	8	62,5%
SADEM	110	11	121	90,9%
Totale complessivo	394	33	427	92,3%



PRESENZA DI CARTOGRAFIA DELLA RETE DEI SERVIZI

In nessuna delle linee esercite dalle n. 5 Aziende è sempre stata riscontrata la presenza alle fermate della cartografia riportante la rete dei servizi di trasporto offerti.

La non presenza alle fermate della cartografia riportante la rete dei servizi di trasporto offerti, si attesta come media all'87,0%.

AZIENDA	SI	NO	Totale	% SI
BUS COMPANY	1	81	82	1,2%
CAVOURESE	2	85	87	2,3%
G.T.T	2	127	129	1,6%
NUOVA BENESE	-	8	8	0,0%
SADEM	8	113	121	6,6%
Totale complessivo	<u>13</u>	<u>414</u>	<u>427</u>	3,0%

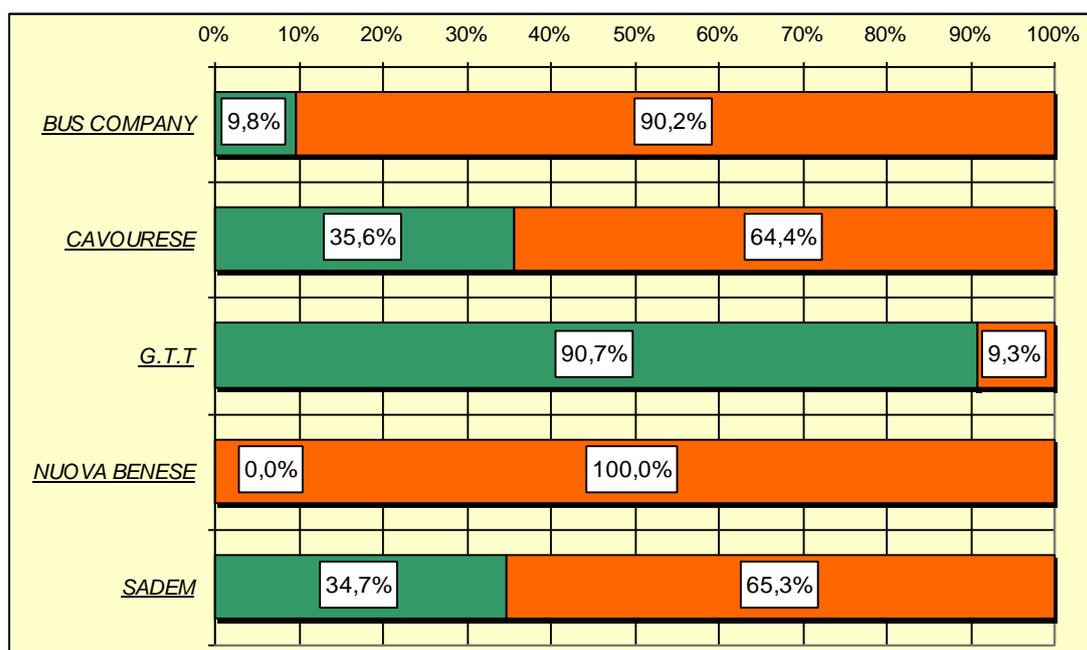


PRESENZA DI LOCANDINE RECANTI L'ORARIO DELLA LINEA

Solo sulle linee esercite dal GTT la presenza del nome o il numero indicante la fermata si attesta ad una percentuale superiore al 50%, per la precisione al 90,7%.

Nelle restanti situazioni l'assenza delle locandine alle fermate risulta di molto inferiore al 50% dei casi.

AZIENDA	SI	NO	Totale	% SI
BUS COMPANY	8	74	82	9,8%
CAVOURESE	31	56	87	35,6%
G.T.T	117	12	129	90,7%
NUOVA BENESE	-	8	8	0,0%
SADEM	42	79	121	34,7%
Totale complessivo	198	229	427	46,4%



5.6 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. 316 realizzate nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di TORINO.

Requisito 1.

Presenza di veicoli in sosta vietata: corrisponde ad una media del 7,6% la presenza di veicoli in sosta vietata all'interno degli spazi dedicati alla fermata dei mezzi.

Presenza di stalli alle fermate: corrisponde ad una media del 8,5% la presenza di stalli all'interno degli spazi dedicati alla fermata dei mezzi.

Presenza di ostacoli vari alle fermate: corrisponde ad una media del 19,0% la presenza di ostacoli vari all'interno degli spazi dedicati alla fermata dei mezzi.

Requisito 2.

Presenza di percorsi tattili: solo nel 1,9% delle fermate controllate è stata riscontrata la presenza di percorsi Loges.

Requisito 3.

Presenza di scivoli per accedere alle banchine o l'assenza di gradini: la rampa di accesso per le carrozzine risulta presente alle fermate nel 44,9% delle fermate controllate.

Si sottolinea che la media della percentuale del dato afferente la NON NECESSITA' della presenza della rampa di accesso alla fermata risulta pari al 42,4%, non rappresenta comunque un 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 relazione.

Requisito 4.

Presenza di informazioni affidabili, comprensibili e leggibili: corrisponde ad una media del 51,3% il dato afferente il riscontro della presenza alle fermate dell'indicazione nome/numero delle fermate stesse.

Presenza dell'indicazione (palina) di fermata: corrisponde ad una media del 90,2% la presenza alle fermate dell'indicazione (palina) della fermata.

Presenza della cartografia afferente la rete dei servizi: corrisponde solo ad una media del 2,8% la presenza alle fermate dell'indicazione della cartografia afferente la rete dei servizi di trasporto.

Presenza della locandina dell'orario della linea di trasporto: corrisponde ad una media del 40,8% la presenza alle fermate delle locandine orario della linea di trasporto.

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

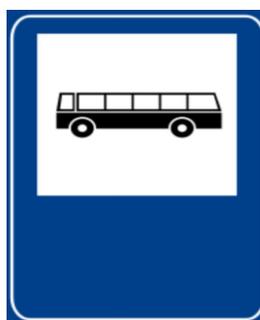
- etichette con codici a barre UPC / EAN dedicate alle persone disabili prive della vista, contenenti file audio riproducibili ogni qual volta il codice a barre viene scansionato utilizzando il proprio smartphone;
- postazioni monitor con i dati delle linee ed i passaggi;
- segnalazioni acustiche e luminose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

Come evidenziato non risultano molti, ma sono presenti, 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 risulta bassa la percentuale di

delle assenze delle paline di fermata (solo elemento che individua in modo inequivocabile il punto esatto dove il mezzo si deve fermare).

Si evidenzia comunque che 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.

Paline che non riportano, nella maggioranza dei casi, la tipologia del segnale FERMATA AUTOBUS degli autoservizi di pubblico trasporto extraurbani previsto dall'Articolo 136, comma 6 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada - Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (in Suppl. ord. alla Gazz. Uff., 28 dicembre 1992, n. 303) e successive modificazioni, grafica di seguito riportata:



*Articolo 136, comma 6 del Regolamento
Il segnale FERMATA AUTOBUS (Figura II 358)*

Nei casi ove il segnale è presente, lo spazio blu sottostante al quadrato bianco con il simbolo nero non viene quasi mai utilizzato per riportare l'indicazione dei servizi in transito, loro destinazioni ed eventuali orari, così come prescritto dal succitato Regolamento.

Si ricorda, inoltre, che la regolamentazione vigente prevede che qualora tale spazio non risulti sufficiente, il segnale è integrato con un pannello (modello II.6) avente le dimensioni della tabella II.9 riportata sempre nel Regolamento.

Infine, si evidenzia come la problematica della sicurezza delle fermate, in relazione alla loro localizzazione ed alle relative condizioni di accessibilità pedonale, rappresenta un tema oltremodo cogente.

6.1 Considerazioni generali

Nei primi anni 2000 con l'iniziativa MOVIlenea, la Regione, in collaborazione con le Province, aveva promosso appositi interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle fermate su tutto il territorio regionale, realizzato mediante la sottoscrizione di appositi Accordi di Programma.

Ciò nonostante, in ambito extraurbano, il sistema in Piemonte delle fermate del trasporto pubblico risulta ancora assolutamente precario e lontano dalle condizioni di sicurezza ed accessibilità, in particolare per le persone disabili.

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 di trasporto.

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 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 oggetto dell’attività di controllo sia dei vari soggetti pubblici gestori dei Contratti di Servizio e competenti in questa materia, al fine di poter intervenire sulle criticità evidenziate 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"*.

Pertanto non appare più sostenibile disattendere in questo ambito, quei fondamentali atti internazionali, già recepiti dal nostro Paese, che vanno dalla Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità alla vigente (quest'anno ricorre il suo decennale), alla già citata regolamentazione europea sui trasporti e sulla mobilità.

Atti 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".

In questa materia, le normative comunitarie sono state quindi recepite nel nostro Paese e nel nostro ordinamento ma spesso poi restano lì scritte e non attuate.

Per far sì che ciò possa avvenire, oltre alla volontà di migliorare sempre più la qualità dei servizi, è necessario che cresca sempre più la consapevolezza negli stakeholders e nell'opinione pubblica che le persone con disabilità spesso sono impossibilitate a vivere una vita di relazioni "normali" non in relazione alle loro condizioni oggettive, ma piuttosto dalle contraddizioni presenti nella nostra società che non consentono loro di poter godere di diritti che dovrebbero essere pienamente garantiti.

Una sfida, anche questa, avviata da tempo e dai connotati strategici, che se vorrà essere perseguita con convinzione consentirà di orientare al meglio tutte quelle azioni proprie della Pubblica Amministrazione volte alla scelta dei mezzi di trasporto, all'attivazione di una programmazione degli interventi per la rimozione delle barriere architettoniche, alla progettazione di nuove infrastrutture, all'adozione di coerenti soluzioni per il supporto ai passeggeri con disabilità.

"I muri sono nella nostra mente..."