



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

Settore Monitoraggio e controllo sul trasporto
e sull'attuazione delle programmazioni in materia

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

ORDINE DI SERVIZIO

prot. n. 7576/A1810B del 15 febbraio 2021

Torino, 28 febbraio 2022

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
Monitoraggio e controllo sul trasporto e sull'attuazione
delle programmazioni in materia

Salvatore Martino FEMIA

I Funzionari Ispettori:

Luigi Serra
Gianluigi Berrone
Paolo Campadello
Milena Caruso
Giuliana Dughera
Rocco Facchini
Dolores Marino
Alessandro Marziani
Cristina Molino
Domenica Papparatto
Monica Tos
Maria Rina Tuninetti

Hanno collaborato alla Relazione:

Luigi Serra
Monica Tos
Paolo Campadello
Milena Caruso
Rocco Facchini

Il Funzionario Responsabile dell'Istruttoria

Luigi Serra

Indice generale

PARTE 1.....	5
1.1 Premesse.....	6
1.2. Il ruolo delle Associazioni dei Disabili.....	9
Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate.....	9
Attuazione della direttiva 92/58/CEE concernente le prescrizioni minime per la segnaletica di sicurezza e/o di salute sul luogo di lavoro.....	9
1.3. L'Agencia della mobilità piemontese.....	11
Parte 2.....	13
2.1. Il sistema del TPL.....	14
2.2 Accessibilità ai servizi di TPL - La normativa.....	14
2.3 Il livello di accessibilità ai servizi di linea.....	19
Livello delle Dotazioni di bordo dei mezzi di linea.....	19
Livello di Accessibilità delle Fermate.....	20
Livello delle informazioni.....	22
2.4 I programmi regionali di investimento.....	23
Parte 3.....	26
3.1 L'attività di Controllo Ordinario.....	27
3.2 La scheda di rilevazione.....	27
Vetture.....	28
Fermate.....	29
3.3 L'attività di controllo ordinario delle linee con O/D il Comune di NOVARA.....	33
Attività di Controllo 2021 Servizi di TPL – O/D NOVARA.....	34
Parte 4.....	35
4.1 I mezzi adibiti al servizio di linea.....	36
4.2 La Banca dati dei mezzi e delle specifiche monitorate.....	36
4.3 Gli esiti dei controlli effettuati sui mezzi.....	38
4.4. La performance.....	39
4.5 Valutazioni sull'accessibilità dei mezzi.....	40
Requisito 1.....	40
Requisito 2.....	41
Requisito 3.....	41
Requisito 4.....	41
Requisito 5.....	41

Parte 5.....	44
5.1 Le fermate adibite al servizio di linea.....	45
5.2 Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate.....	46
5.3 Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate Obbligatorie ed a Richiesta.....	47
1 - Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata (Sul numero complessivo di verifiche effettuate).....	48
2 - Presenza di stalli negli spazi di fermata.....	48
3 - Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata.....	48
4 - Presenza di percorso Loges.....	48
5 - Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata.....	49
6 - Indicazione nome/numero della fermata.....	49
7 - Presenza di indicazione di fermata.....	49
8 - Presenza di cartografia della rete dei servizi.....	49
9 - Presenza di locandine orario.....	50
5.4 Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate per Comune.....	50
1 - PRESENZA DI PERCORSO LOGES (Fermate Obbligatorie).....	50
2 - PRESENZA DI STALLI NEGLI SPAZI DI FERMATA (Fermate Obbligatorie).....	51
5.5 Il confronto tra le linee monitorate.....	52
1 - PRESENZA DI VEICOLI IN SOSTA VIETATA NEGLI SPAZI DI FERMATA.....	53
2 - PRESENZA DI STALLI NEGLI SPAZI DI FERMATA.....	54
3 - PRESENZA DI OSTACOLI VARI NEGLI SPAZI DI FERMATA.....	54
4 - PRESENZA DI PERCORSO LOGES.....	55
5 - PRESENZA DI RAMPA DI ACCESSO IN PROSSIMITA' DELLA FERMATA.....	55
6 - PRESENZA DI NOME E NUMERO INDICANTE LA FERMATA.....	56
7 - PRESENZA DI INDICAZIONE DI FERMATA.....	56
8 - PRESENZA DI CARTOGRAFIA DELLA RETE DEI SERVIZI.....	57
9 - PRESENZA DI LOCANDINE RECANTI L'ORARIO DELLA LINEA.....	57
5.6 Valutazioni in ordine all'accessibilità delle fermate.....	58
Requisito 1.....	59
Requisito 2.....	59
Requisito 3.....	59
Requisito 4.....	60
Parte 6.....	62
6.1 Considerazioni generali.....	63

PARTE 1

1.1 Premesse

La legge regionale 4 gennaio 2000, n. "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 legge regionale n. 1/2000, prevedendo un apposito comma 1 bis.

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 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 FAND Piemonte, al fine di assicurare un costante

miglioramento dei livelli di accessibilità, fruizione e sicurezza dei servizi di trasporto pubblico a favore delle persone con disabilità.

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

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

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

Il citato ORDINE DI SERVIZIO disponeva in merito quanto segue.

"In ottemperanza a quanto previsto dal comma 8.5 del punto 8 dell'allegato 1 alla D.G.R. n. 18-6124 del 15 dicembre 2017 e dalle DD.DD. n. 121/A1810A del 17 gennaio 2018 e 303/A18000 del 31 gennaio 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 disposta con ordine di servizio prot. n. 7576/A1810B del 15 febbraio 2021:*

"accertamento, su un significativo ventaglio di Aziende ed Imprese del trasporto pubblico locale e regionale delle condizioni di accessibilità ai mezzi di trasporto ed alle infrastrutture ad essi correlate (banchine) e della presenza e del funzionamento delle dotazioni tecnologiche di bordo e non, atte a garantire adeguati livelli di fruizione e di sicurezza per le persone con disabilità. Sui servizi di trasporto oggetto dell'attività di che trattasi dovranno altresì essere monitorate le frequentazioni."

Nello specifico, sui mezzi di trasporto dovranno essere accertate:

- *la presenza di contrassegni che individuano i mezzi dedicati ai passeggeri con disabilità motoria;*
- la presenza di posti riservati ai passeggeri con disabilità opportunamente contrassegnati con a fianco spazio eventualmente dedicato all'accomodamento del cane guida;
- la presenza di spazi riservati alle carrozzine con relativi dispositivi di ancoraggio;
- la presenza di annunci visivi e vocali di prossima fermata;
- la presenza di dispositivi per facilitare la salita e la discesa dal mezzo ai passeggeri con disabilità motoria.

Alle fermate dovranno essere invece accertate:

- la presenza di 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;
- la presenza di percorsi di avvicinamento privi di ostacoli ed adeguatamente segnalati con contrasto cromatico e tattilo-plantare;
- la presenza di segnalazione del limite di sicurezza al bordo esposto della banchina (linea gialla con codice a bolle di larghezza pari a 40 cm).

L'attività di controllo verrà effettuata sulle Aziende aderenti alla "Società Trasporti Novaresi S.T.N.", sui loro mezzi e sulle infrastrutture (banchine), afferenti i servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani per l'intero percorso ed aventi origine e destinazione la Città di Novara.

Periodo di svolgimento delle attività: dal mese di marzo 2021 al 31 dicembre 2021.”

Programma di Controllo	Linea	Azienda
PO1	NOVARA - OLEGGIO	STN
PO2	NOVARA - ARONA - DOMODOSSOLA	
PO3	NOVARA - CILAVEGNA	
PO4	NOVARA - MORTARA	
PO5	NOVARA - ARONA	
PO6	NOVARA - BORGOMANERO	
PO7	NOVARA - VERCELLI (con partenza da Novara)	

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. 503/1996¹, il D.M. n. 236/1989², la Legge n. 104/1992³, il D.Lgs. n. 493/1996⁴, il D.P.R. n. 380/2001⁵, la L. n. 67/2006⁶, la normativa UNIFER (Ente di Unificazione del Materiale Ferrotranviario) 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

¹ Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici

² Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche

³ Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate

⁴ Attuazione della direttiva 92/58/CEE concernente le prescrizioni minime per la segnaletica di sicurezza e/o di salute sul luogo di lavoro

⁵ Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia

⁶ Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni"

dei passeggeri nel trasporto ferroviario, mentre il D.Lgs. n. 169/2014 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 (Federazione Associazioni Nazionali Disabili) è la Federazione nazionale che riunisce le associazioni storiche delle persone con disabilità: ANMIC (Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi Civili), ANMIL (Associazione Nazionale fra Lavoratori Mutilati e Invalidi del Lavoro), ENS (Ente Nazionale Sordi), UICI (Unione Italiana Ciechi), UNMS (Unione Nazionale Mutilati per Servizio), ANGLAT (Associazione Nazionale Guida Legislazioni Andicappati Trasporti) ed ARPA (Agenzia regionale per la protezione ambientale).

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 gennaio 2015 "Provvedimenti per la riqualificazione della spesa regionale" di modifica della Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422", 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'Agenzia ha l'obiettivo di migliorare la mobilità sostenibile sul territorio regionale, ottimizzando il servizio di trasporto pubblico urbano, extraurbano e ferroviario, con le seguenti attività:

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

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

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

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

Parte 2

2.1. Il sistema del TPL

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

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

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

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

2.2 Accessibilità ai servizi di TPL - La normativa

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

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

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

Il tema della non discriminazione tra i passeggeri riguardo alle condizioni di trasporto offerte dai vettori è poi disciplinato dal regolamento comunitario n. 181/2011 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 (consiglio di amministrazione) 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.⁷

Infine la Legge 104 del 5 febbraio 1992, "Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e 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.⁸, il comma 3 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 specificità la Legge 1 marzo 2006, n. 67 recante "*Misure per la tutela giudiziaria delle persone con disabilità vittime di discriminazioni*" che richiamando proprio l'art. 3 della Costituzione, recita " 1. *La presente legge, ai sensi dell'articolo 3 della Costituzione, promuove la piena attuazione del principio di parità di trattamento e delle pari opportunità nei confronti delle persone con disabilità di cui*

⁷1 - 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

⁸ - 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.

all'articolo 3 della 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.

La succitata Legge 67/2006 all'art. 2 specifica che:

“discriminazione diretta” (comma 2) “...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”

“discriminazione indiretta (comma 3) “...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, costituiscono discriminazione indiretta, (Tribunale Milano, sez. I civile, ordinanza 20 novembre 2014) ⁹, in quanto pone il disabile in una posizione di svantaggio rispetto alle persone normodotate.

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 Tribunali di Roma - 20

⁹ “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 esplicarla in maniera indipendente, ma altresì si vede posto penosamente al centro dell'attenzione proprio per la sua condizione di disabilità”

ottobre 2011 e 8 marzo 2012, di Torino - 5 novembre 2011¹⁰ e di Reggio Calabria - 7 febbraio 2014).

Per concludere, la normativa regionale di settore interviene sul punto specifico 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 (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 all'art. 4, 3° comma 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 gennaio 2018, la Giunta Regionale ha approvato il "*Piano regionale della mobilità e dei trasporti*", ai sensi della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1.

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

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.

¹⁰ - «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».

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.

Si ricorda infine la D.G.R. n. 13-8166 del 20 dicembre 2018 con cui sono stati approvati gli elementi minimi per la fruizione ed accessibilità dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale a favore dei passeggeri con disabilità in Piemonte: il documento costituisce per l'Agenda della Mobilità Piemontese indirizzo e riferimento tematico, nelle parti di propria competenza, sia per la predisposizione dei contenuti degli atti prodromici all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale sia per la predisposizione dei contenuti dei "Contratti di Servizio" dei servizi medesimi.

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 dai disabili possono essere così riassunti:

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

Livello delle Dotazioni di bordo dei mezzi di linea

Con riferimento alla dotazione dei mezzi di linea, la D.G.R. n. 30-2362 del 22 luglio 2011 "Piano di investimenti del trasporto pubblico locale su gomma in Piemonte per l'anno 2011 - Criteri generali e modalità di contribuzione per il rinnovo del parco rotabile impiegato nell'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. ...",

al fine di migliorare la qualità del servizio di trasporto pubblico locale su gomma, nonché il livello di comfort per gli utenti, si prevede l'utilizzo di veicoli più idonei alle esigenze dei cittadini, dotati di impianto sollevatore o pedana per "disabili motori", impianto di climatizzazione, indicatori di linea e di percorso, sistema audiovisivo interno ed esterno di prossima fermata. Sugli stessi dovrà altresì essere prevista la predisposizione per accogliere le tecnologie necessarie all'introduzione di sistemi di bigliettazione elettronica, nonché il rispetto dei più recenti standard ecologici per ridurre l'impatto sull'ambiente.

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.

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;¹¹
- 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 accesso alla fermata 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:

- Nuovo Codice della Strada (D.Lgs 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i.) e relativo regolamento di attuazione (DPR 495 del 16 dicembre 1992 e s.m.i.);
- Legge 30 marzo 1971 n. 118 "Conversione in legge del decreto-legge 30 gennaio 1971, n. 5, e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili.";
- DPR 503/96 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici";
- D.M. n. 236/1989 "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche"
- D.M. 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- D.M. n. 1444 del 02 aprile 1968 "Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti

¹¹⁵ – "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"

massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi, da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'art. 17 della legge n. 765 del 1967."

- DM del 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

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;¹²
- 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;
- 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.

¹² - "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".

Naturalmente, al di là degli elementi sopra elencati, diventano poi determinanti anche un insieme di altri elementi tipicamente riconducibili all'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 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 è 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 marzo 2000 e DD. n. 568 del 13 ottobre 2000;
- D.G.R. n. 62-6806 del 29 luglio 2002 e DD. n. 385 del 22 agosto 2002;
- D.G.R. n. 104-7866 del 25 novembre 2002 e DD. n. 98 del 27 febbraio 2003;
- D.G.R. n. 45-11001 del 17 novembre 2003 e DD. n. 678 del 27 novembre 2003;
- D.G.R. n. 51-11089 del 24 novembre 2003 e DD. n. 680 del 28 novembre 2003;
- D.G.R. n. 24-13533 del 04 ottobre 2004 e DD. n. 623 del 30 novembre 2004;
- D.G.R. n. 26-13933 del 15 novembre 2004 e DD. n. 625 del 30 novembre 2004;
- DD.G.R. n. 17-12079 del 07 settembre 2009 e n. 30-2362 del 22 luglio 2011 e s.m.i. e DD. n. 307 del 15 dicembre 2011.
- DD.G.R. n. 40-5004 del 08 maggio 2017 e n. 13-5105 del 29 maggio 2017
- D.G.R. n. 7-1782 del 31 luglio 2020
- D.G.R. n. 5 -2912 del 26 febbraio 2021
- D.G.R. 78-4445 del 22 dicembre 2021 "Modifiche ed integrazioni della D.G.R. n.5-2912 del 26 febbraio 2021, di Approvazione del Programma regionale 2019-2023, degli investimenti del trasporto

pubblico locale su gomma. Decreto MATTM RINDEC —2019-0000207- ...”

Quest’ultima deliberazione modifica ed integra la DGR 5-2912/2021 che demandava all’Agenzia della Mobilità Piemontese, nell’ambito delle funzioni attribuitele dalla l.r. n.1/2000 e s.m.i., senza ulteriori oneri, nel rispetto di criteri e modalità indicati dal provvedimento stesso, l’attuazione della programmazione pluriennale degli investimenti e della sua articolazione per piani attuativi, nonché la gestione e rendicontazione dei medesimi, modificandone, tra le altre cose, i termini e le modalità.

Gli autobus in acquisto dovranno essere dotati, di:

- impianto di aerazione e climatizzazione dell’aria sul veicolo;
- idonee attrezzature per l’accesso ed il trasporto di persone a mobilità ridotta (i dispositivi di accesso dovranno avere portata massima garantita di 350 kg);
- conta-passeggeri attivo indipendentemente dalla eventuale rilevazione con la validazione elettronica dei titoli di viaggio ;
- 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”;
- dispositivi per la localizzazione;
- di sistemi di videosorveglianza e dispositivi di protezione del conducente;
- predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all’installazione dei dispositivi per la bigliettazione elettronica (BIP);
- predisposizioni strutturali e circuitali necessarie all’installazione di modem router Wi-Fi;
- gli autobus interurbani devono essere dotati, almeno per il 50% delle unità immesse in servizio, con preferenza per quelli alimentati con combustibili alternativi, di strutture portabiciclette, ove possibile dotati di sensoristica;
- gli autobus, in generale, possono essere dotati di strutture portabiciclette.

Parte 3

3.1 L'attività di Controllo Ordinario

L'attività di Controllo è stata preceduta da una attività epistolare avuta tra il Settore regionale "Controllo sulla gestione dei Trasporti e delle Infrastrutture" e le Aziende che eserciscono i servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine/Destinazione il Comune di Novara, attraverso la quale è stata 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.

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

Luigi Serra (coordinatore dell'attività di controllo) - Gianluigi Berrone - Paolo Campadello - Milena Caruso - Giuliana Dughera - Rocco Facchini - Dolores Marino - Alessandro Marziani - Cristina Molino - Domenica Papparatto - Monica Tos - Maria Rina Tuninetti - Marco Ugelmo.

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 gennaio 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.

MONITORAGGIO DEI MEZZI ADIBITI AL T.P.L

EFFETTUATO PRESSO

DATA

DA

LINEA MONITORATA


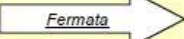
ESERCITA DA



SEZIONE 1
TARGA DELL'AUTOBUS >>>>
*Non
Presente*
*Presente
non
Funzionante*
*Presente
Funzionante*


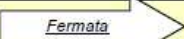
Verifiche del mezzo


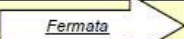
1	Indicatore di linea esterno			
2	Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo			
3	BIP - Dispositivo a bordo			
4	Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Banner			
5	Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Monitor			
6	Sintesi vocale di fermata interna			
7	Impianto di climatizzazione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

NOTE SUL MEZZO TRASPORTO

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		
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		
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		
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		
Informazioni	6	Indicazione nome/numero della fermata		
	7	Presenza indicazione fermata		
	8	Cartografia della rete dei servizi		
	9	Locandine orario		
Nota	10			

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

Come in precedenza riportato, i controlli sui servizi di trasporto pubblico locale di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di NOVARA, sono stati effettuati da n. 13 funzionari del Settore regionale "Controllo sulla gestione dei trasporti e sulle infrastrutture" appositamente individuati.

Le linee monitorate dagli ispettori regionali risultano quelle esercite dalla Società Trasporti Novaresi (S.T.N.).

La S.T.N. è società mandataria del raggruppamento temporaneo di imprese, costituito da:

- Autoservizi Comazzi s.r.l.
- Baranzelli N.A.Tur s.r.l.
- S.A.F. Autoservizi Fontaneto s.r.l.
- Pirazzi s.r.l.

Le n. 7 linee controllate dagli ispettori regionali sono state le seguenti:

- Linea: Novara – Oleggio
- Linea: Novara – Domodossola
- Linea: Novara – Cilavegna
- Linea: Novara – Mortara
- Linea: Novara – Arona
- Linea: Novara – Varallo - Borgomanero
- Linea: Novara – Biandrate - Vercelli

I gruppi ispettivi hanno eseguito il controllo del binomio "*Mezzo - Fermata*".

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

- Piano Operativo Squadre di Controllo sulle linee del TPL;

Attività di Controllo 2021 Servizi di TPL – O/D NOVARA

Gruppi	Nome	Cognome	Linea STN	Data
2	PAOLO	CAMPADELLO	P01 - NOVARA - OLEGGIO	22.07.2021
	CRISTINA	MOLINO		
4	DOLORES	MARINO	P02 - NOVARA - ARONA - DOMODOSSOLA	15.07.2021
	MILENA	CARUSO		
7	LUIGI	SERRA	P03 - NOVARA - CILAVEGNA	16.07.2021
	ROCCO	FACCHINI		
5	GIANLUIGI	BERRONE	P04 - NOVARA - MORTARA	21.07.2021
	GIULIANA	DUGHERA		
1	LUIGI	SERRA	P05 - NOVARA - ARONA	14.07.2021
	ROCCO	FACCHINI		
6	ALESSANDRO	MARZIANI	P06 - NOVARA - BORGOMANERO	29.07.2021
	MARINA	TUNINETTI		
3	MONICA	TOS	P07 - NOVARA - VERCELLI (con partenza da Novara)	14.07.2021
	DOMENICA	PAPARATTO		

Piano Operativo Logistico dei controlli sulle Linee del TPL

Programma di Controllo	Linea	Data	Azienda	Andata - Partenza		Andata - Arrivo		Ritorno - Partenza		Ritorno - Arrivo	
				Località	Orario	Località	Orario	Località	Orario	Località	Orario
P01	NOVARA - OLEGGIO	Giovedì 22/07	STN	Novara autostazione	14:30	Oleggio Autostazione	15:05	Oleggio Autostazione	16:05	Novara autostazione	16:40
P02	NOVARA - ARONA - DOMODOSSOLA	Giovedì 15/07		Novara autostazione	12:20	Domodossola Stazione FS	14:52	/	/	/	/
P03	NOVARA - CILAVEGNA	Venerdì 16/07		Novara autostazione	11:55	Cilavegna P.zza Garibaldi	12:37	Cilavegna P.zza Garibaldi	13:00	Novara autostazione	13:45
P04	NOVARA - MORTARA	Mercoledì 21/07		Novara autostazione	12:10	Mortara Stazione FS (Lombardia)	13:26	Mortara Stazione FS (Lombardia)	13:30	Novara autostazione	14:45
P05	NOVARA - ARONA	Mercoledì 14/07		/	/	/	/	Arona Stazione F.S.	14:58	Novara Viale Ferrucci 26	16:10
P06	NOVARA - BORGOMANERO	Giovedì 29/07		Novara autostazione	11:40	Borgomanero autostazione	13:13	/	/	/	/
		Lunedì 02/08		/	/	/	/	Borgomanero autostazione	13:30	Novara autostazione	14:57
P07	NOVARA - VERCELLI	Mercoledì 14/07		Novara autostazione	10:15	Vercelli Stazione F.S.	11:45	Vercelli Stazione F.S.	12:20	Novara autostazione	13:45
P08	NOVARA - ARONA	Giovedì 29/07	Novara autostazione	12:50	Arona Stazione F.S.	14:05	/	/	/	/	

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 Novara si è verificato sulla piattaforma "Transit Cafè" la presenza di 10 linee aventi Origine/Destinazione nel Comune di Novara (di cui 3 suppletive) effettuate da 4 aziende per un totale di 226 corse/anno e 469 percorsi (tragitti differenti), così suddivise:

Azienda	Linee	N° Linee	N° Percorsi Totali	N° Corse Totali	N° Percorsi suppletivi	N° Corse suppletive
S.T.N. - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI	15-11-20-16-18-s51	6	114	216	3	8
BARANZELLI N.A.TUR	1	1	50	124	50	124
S.A.F. - SOCIETA' AUTOSERVIZI FONTANETO	14-s53	2	53	119	2	2
AUTOSERVIZI COMAZZI	s52	1	9	10	9	10

L'azienda di trasporto pubblico di linea "S.T.N. - SOCIETA' TRASPORTI NOVARESI" è quella che esercisce il maggior numero di linee tra quelle aventi Origine/Destinazione nel Comune di Novara.

Dal portale "Parco autobus TPL Piemonte - Sistema per la gestione unificata delle informazioni sugli autobus del trasporto pubblico locale" risulta che l'azienda S.T.N. è proprietaria di 50 autobus di trasporto pubblico di linea con allestimento Interurbano (di cui 8 immatricolati per noleggio con conducente), 8 di questi sono stati intercettati durante l'espletamento delle attività regionali di controllo.

4.2 La Banca dati dei mezzi e delle specifiche monitorate

A seguito delle ispezioni di controllo è stata progettata e popolata una specifica "Banca dati" riconducibile agli n. 8 mezzi intercettati e monitorati:

1. Indicatore di linea esterno;
2. Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo;
3. Bip / Dispositivo a bordo;
4. Indicatore visivo interno di fermata. Tipologia Banner;

5. Indicatore visivo interno di fermata. Tipologia Monitor;
6. Sintesi vocale di fermata interna;
7. Impianto di climatizzazione;
8. Elevatore per carrozzine;
9. Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella;
10. Presenza sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie.

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

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

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

- SI;
- NO.

La tabella, di seguito riportata, correla a ciascuna delle n. 10 voci indagate e per ciascuno dei n. 8 rilievi effettuati, la targa del mezzo intercettato, nonché l'Azienda proprietaria dell'autoveicolo.

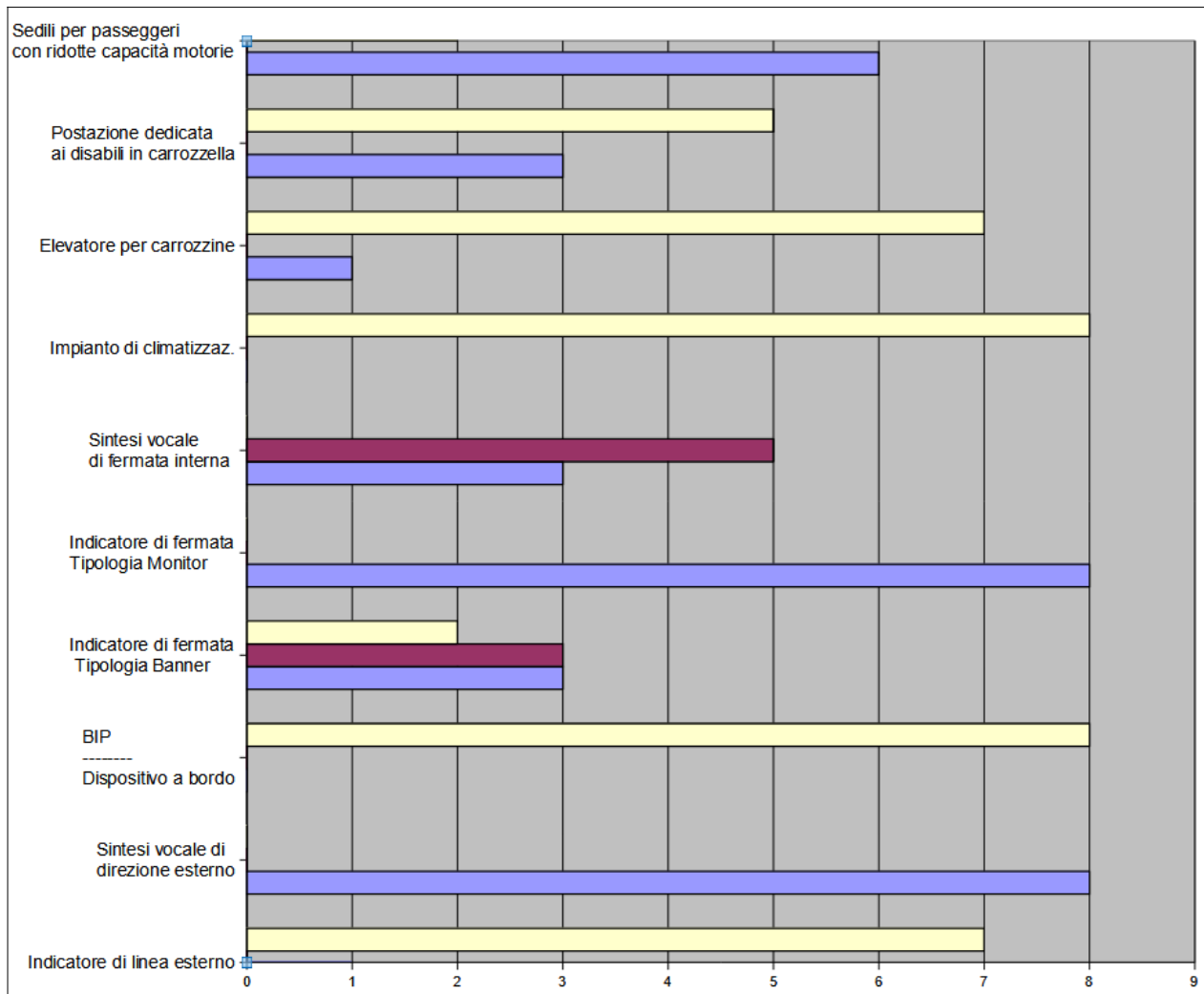
A seguire si riporta la tabella relativa alla Banca dati dei mezzi intercettati e delle specifiche monitorate.

MONITORAGGIO SERVIZI TPL - PROVINCIA DI NOVARA - MEZZI DI TRASPORTO O/D NOVARA - STN SOCIETA' TRASPORTI NOVARES!												
Numero mezzi visionati	Non Presente	1	8	0	3	8	3	0	1	3	6	
	Presente Non Funzionante	0	0	0	3	0	5	0	0			
	Presente Funzionante	7	0	8	2	0	0	8	7	5	2	
	TOTALE	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
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 climatizzaz.	Elevatore per carrozzine	Presenza postazione dedicata ai disabili in carrozzella	Presenza sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie	
1	CN707XD	STN	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	NO	SI
2	BF103RJ	STN	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	NO	NO
3	CF922VF	STN	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	NO
4	FS818RV	STN	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	Non Presente	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	SI
5	CN976WY	STN	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	NO
6	ES854DM	STN	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	NO	NO
7	GB670AM	STN	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Presente Non Funziona	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	NO
8	FF607HE	STN	Presente Funzionante	Non Presente	Presente Funzionante	Non Presente	Non Presente	Presente Non Funziona	Presente Funzionante	Presente Funzionante	SI	NO

4.3 Gli esiti dei controlli effettuati sui mezzi

Nella seguente sezione vengono riportate apposite tabelle nelle quali vengono evidenziati gli esiti delle ispezioni effettuate sui n. 8 mezzi intercettati nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di NOVARA.

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



4.4. La performance

A seguire, per ognuna delle specifiche monitorate, sono rappresentate le incidenze percentuali relative alla presenza, al corretto funzionamento o all'assenza degli apparati indagati durante il sopralluogo.

Performance		Non Presente	Presente Non Funzionante	Presente Funzionante
Indicatore di linea esterno numero (Requisito 1)	Numero	1	0	7
	%	12%	0%	88%
Sintesi vocale di direzione esterno al mezzo (Requisito 2)	Numero	8	0	0
	%	100%	0%	0%
BIP Dispositivo a bordo	Numero	0	0	8
	%	0%	0%	100%
Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Banner (Requisito 2)	Numero	3	3	2
	%	38%	38%	24%
Indicatore visivo interno di fermata Tipologia Monitor (Requisito 2)	Numero	8	0	0
	%	100%	0%	0%
Sintesi vocale di fermata interna (Requisito 2)	Numero	3	5	0
	%	37%	63%	0%
Impianto di climatizzazione	Numero	0	0	8
	%	0%	0%	100%
Elevatore per carrozzine (Requisito 3)	Numero	1	0	7
	%	12%	0%	88%
Postazione dedicata ai disabili in carrozzella (Requisito 4)	Numero	3	0	5
	%	37%	0%	63%
Sedili per passeggeri con ridotte capacità motorie (Requisito 5)	Numero	6	0	2
	%	75%	0%	25%

4.5 Valutazioni sull'accessibilità dei mezzi

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

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

A tal proposito, nell'evidenziare che la Provincia di Novara in data 22 dicembre 2009 ha sottoscritto il Contratto di Servizio per la regolamentazione dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistico extraurbano di persone valevole nel bacino di Novara, si rileva che, al fine di *"equiparare sotto il profilo dei diritti e dei doveri i soggetti non deambulanti a quelli normodotati"*, è attualmente in essere un servizio di trasporto, gestito da S.T.N., dedicato per passeggeri disabili attivabile su prenotazione.

Ciò ricordato, a seguire si commentano gli esiti delle ispezioni effettuate sui n. 8 mezzi intercettati nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di NOVARA.

Nell'analisi delle criticità rilevate risulta necessario ricordare che tutti i mezzi intercettati durante le attività di controllo, come indicato nel paragrafo 4.1 risultano, dal portale "Parco autobus TPL Piemonte - Sistema per la gestione unificata delle informazioni sugli autobus del trasporto pubblico locale", immatricolati per noleggio con conducente e quindi parte delle dotazioni non sono presenti perché non previste per l'utilizzo "noleggio con conducente"

Requisito 1.

L'indicatore di linea esterno al mezzo è presente ed è funzionante per l' 88% dei casi esaminati.

Il 12 % degli autoveicoli è sprovvisto di tale impianto, in questi casi l'indicazione della linea viene assicurata tramite cartellonistica.

Requisito 2.

Le criticità segnalate nel presente paragrafo sono conseguenza dell'allestimento dei mezzi rilevati ad l'uso "noleggio con conducente".

La totalità 100% dei mezzi controllati è infatti sprovvisto della "Sintesi vocale di direzione esterna al mezzo".

Nel 100% dei mezzi controllati la "Sintesi vocale di fermata interna al mezzo" risulta non presente (nel 37% dei casi) o non utilizzata (nel restante 63% dei casi).

In merito agli "Indicatori visivi interni di fermata", l'azienda pare aver optato per la scelta della tipologia a Banner infatti:

- gli "Indicatori visivi interni di fermata", tipo Monitor sono assenti sul 100% dei mezzi controllati.
- gli "Indicatori visivi interni di fermata", tipo Banner sono presenti e funzionanti nel 25% dei casi, presenti e non funzionanti nel 37,5% dei casi. Il restante 37,5% dei mezzi è privo di Banner.

Requisito 3.

Per quanto concerne l'elevatore per carrozzine nel 88% dei mezzi controllati è presente, mentre su un solo mezzo (12% dei veicoli) l'elevatore non è presente.

Requisito 4.

La presenza sui mezzi della "Postazione dedicata ai disabili in carrozzella" è pari al 63% dei mezzi controllati. Nel 37% 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 25% dei mezzi controllati. Nel 75% dei mezzi la "Postazione per passeggeri con ridotta capacità motoria" non è presente.

In uno dei due casi in cui sul mezzo non è presente né la "Postazione dedicata ai disabili in carrozzella" né la "Postazione per passeggeri con ridotta capacità motoria" è invece presente l'elevatore per carrozzine.

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

Il dispositivo "BIP" è presente e risulta funzionante nella totalità dei mezzi controllati (100% del campione).

L'impianto di "Climatizzazione" all'interno degli autoveicoli è presente ed è funzionante su tutti i mezzi esaminati (100% del campione).

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

- *elevatore elettrico/pedana ribaltabile/pianale ribassato per favorire la salita e discesa della carrozzina (nel 87% dei mezzi di cui al Requisito 3);*
- *alloggiamento specifico per carrozzina all'interno del veicolo (nel 62% dei mezzi di cui al Requisito 4);*
- *postazione per passeggeri con ridotta capacità motoria (nel 25% dei mezzi di cui al Requisito 5)*

risultano assenti sul 25 % dei mezzi (2 mezzi di cui uno pur essendo dotato di pedana elevatrice è però privo di postazioni per passeggeri disabili o alloggiamento per carrozzina).

In merito all'elevatore per carrozzine presente sul 87% dei mezzi si è rilevato come sia particolarmente critico l'utilizzo della pedana in correlazione al tipo di fermate presenti sulle linee indagate. Per il corretto utilizzo della pedana, infatti, la stessa deve "atterrare" su un'area in piano di adeguate dimensioni, onde consentire lo sbarco in sicurezza della carrozzina. In conseguenza di ciò, nelle fermate non dotate di area idonea, il mezzo deve fermarsi sulla sede stradale, a sufficiente distanza dal salvagente/marciapiede/bordo strada, e scaricare il cliente disabile sulla carreggiata.

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

Concludendo la trattazione della presente sezione, si evidenzia la seguente considerazione statistica.

Degli otto mezzi dedicati ai servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine/Destinazione il Comune di NOVARA ed intercettati dagli ispettori regionali, nessun autoveicolo risulta completamente adeguato per il trasporto delle persone con disabilità in

quanto nessun mezzo risultava dotato di "sintesi vocale di direzione esterna al mezzo" e la "sintesi vocale di fermata interna" anche dove presente non era utilizzata o funzionante. Nel merito si è rilevato che la ridotta frequentazione dei mezzi (conseguenza del periodo durante il quale è stata condotta la rilevazione e della recrudescenza della pandemia da Covid 19) nonchè la disponibilità dei conducenti consentono di sopperire alla mancanza delle dotazioni relative alla segnalazione di fermata.

Parte 5

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 NOVARA, dei seguenti n. 9 item:

1. Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata;
2. Presenza di stalli adibiti alla sosta di autovetture negli spazi di fermata;
3. Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata;
4. Presenza di percorso Loges;
5. Presenza di rampa di accesso carrozzine in prossimità della fermata;
6. Presenza indicazione nome/numero della fermata;
7. Presenza indicazione fermata;
8. Presenza cartografia della rete dei servizi;
9. 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 Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate

Nel corso dell'attività di controllo le verifiche ispettive effettuate nelle varie fermate sono state complessivamente 352 intercettando un totale di 289 fermate differenti. Sono state verificate sia le fermate OBBLIGATORIE che quelle a RICHIESTA presenti sulle diverse linee.

Durante l'attività di controllo si è rilevata come particolarmente critica la fermata di Cameri denominata "Igor Strada dell'industria".

Si è rilevato che la fermata, priva di area sicura per l'attesa e lo sbarco dei passeggeri, è posizionata lungo un tratto di strada (SS 32) percorso dagli autoveicoli privati a velocità elevata. La fermata è priva di segnaletica orizzontale e la segnaletica verticale è di difficile individuazione.

Gli autisti dei mezzi hanno altresì segnalato che il tratto di strada, specialmente in autunno ed in inverno, è spesso interessato dalla nebbia e che parte dell'utenza, per raggiungere il posto di lavoro, deve attraversare la strada che risulta essere priva di attraversamento pedonale segnalato.

La fermata è stata intercettata sui percorsi: Oleggio-Novara; Borgomanero-Novara; Domodossola-Arona-Novara.

Per il dettaglio si rimanda alle schede dei singoli percorsi.

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

Le fermate sono state classificate in:

- Fermate Obbligatorie:

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

- Fermate a Richiesta:

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

Le 352 verifiche complessivamente effettuate sulle fermate intercettate percorrendo le varie linee sui mezzi, sono così ripartite:

<i>TIPOLOGIA DI FERMATA</i>	<i>N°</i>
<i>Totale fermate verificate</i>	<i>289</i>
<i>Numero di verifiche su fermate già rilevate 1 volta</i>	<i>63</i>
<i><u>Totale</u></i>	<i><u>352</u></i>

Numero di Verifiche Ispettive effettuate ripartite per Comune

Complessivamente le 289 fermate monitorate sono state intercettate in 47 comuni, 19 dei quali non facenti parte della Provincia di Novara.

COMUNE	N°	COMUNE	N°	COMUNE	N°
Agrate Conturbia	<u>7</u>	Domodossola	<u>9</u>	Pombia	<u>16</u>
Arona	<u>7</u>	Dormeletto	<u>8</u>	Premosello	<u>1</u>
Baveno	<u>2</u>	Feriolò	<u>1</u>	Recetto	<u>4</u>
Bellinzago	<u>10</u>	Garbagna	<u>4</u>	San Nazzario Sesia	<u>1</u>
Biandrate	<u>4</u>	Gattico - Veruno	<u>18</u>	San Pietro Mosezzo	<u>4</u>
Bicocca	<u>2</u>	Gravellona - Lomellina	<u>4</u>	Stresa	<u>4</u>
Borgomanero	<u>4</u>	Gravellona Toce	<u>2</u>	Terdobbiate	<u>4</u>
Borgoticino	<u>10</u>	Marano Ticino	<u>10</u>	Tornaco	<u>7</u>
Borgovercelli	<u>4</u>	Masone	<u>1</u>	Varallo Pombia	<u>8</u>
Cameri	<u>1</u>	Nibiola	<u>4</u>	Vercelli	<u>6</u>
Casalbeltrame	<u>3</u>	Novara	<u>37</u>	Veveri	<u>4</u>
Casalvolone	<u>2</u>	Oleggio	<u>13</u>	Vicolungo	<u>6</u>
Castelletto	<u>1</u>	Ornavasso	<u>3</u>	Villadossola	<u>9</u>
Cilavegna (Lombardia)	<u>4</u>	Palanzeno	<u>2</u>	Villata	<u>2</u>
Cuzzago	<u>1</u>	Pavia (Lombardia)	<u>26</u>	Vigogna	<u>2</u>
Divignano	<u>1</u>	Piadimulera	<u>5</u>		

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

Nella presente sezione vengono restituiti, in forma aggregata, per ognuna delle n. 9 item oggetto dell'attività di controllo, i numeri assoluti, i valori percentuali e le rappresentazioni grafiche.

Relativamente al primo item "*Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata*" i dati sono quelli afferenti all'intero numero di verifiche effettuate per il principio secondo cui, l'eventuale presenza di veicoli in sosta presso la medesima fermata non è un dato fisso.

Relativamente a tutti gli altri item i dati sono relativi alle n. 289 fermate monitorate (n. 130 Obbligatorie e n. 159 a Richiesta) indipendentemente dal numero di verifiche eseguite presso la medesima fermata (considerando l'assunto che per ogni singola fermata lo stato dell'item verificato non è variato nel corso del periodo di 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
(Sul numero complessivo di verifiche effettuate)*

Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	<u>Totale</u>	<u>%</u>	<u>Totale</u>	<u>%</u>
NO	187	96,89%	154	96,86%
SI	6	3,11%	5	3,14%
Totale complessivo	193	100,00%	159	100,00%

2 - Presenza di stalli negli spazi di fermata

Presenza di stalli negli spazi di fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	<u>Totale</u>	<u>%</u>	<u>Totale</u>	<u>%</u>
NO	121	93,08%	156	98,11%
SI	9	6,92%	3	1,89%
Totale complessivo	130	100,00%	159	100,00%

3 - Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata

Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	<u>Totale</u>	<u>%</u>	<u>Totale</u>	<u>%</u>
NO	124	95,38%	148	93,08%
SI	6	4,62%	11	6,92%
Totale complessivo	130	100,00%	159	100,00%

4 - Presenza di percorso Loges

Presenza di percorso Loges	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	<u>Totale</u>	<u>%</u>	<u>Totale</u>	<u>%</u>
NO	121	93,08%	152	95,60%
SI	9	6,92%	7	4,40%
Totale complessivo	130	100,00%	159	100,00%

5 - Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata

Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	%	Totale	%
NO	41	31,54%	52	32,70%
SI	41	31,54%	37	23,27%
Non Necessaria	48	36,92%	70	44,03%
Totale complessivo	130	100,00%	159	100,00%

6 - Indicazione nome/numero della fermata

Indicazione nome/numero della fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	%	Totale	%
NO	111	85,38%	149	93,71%
SI	19	14,62%	10	6,29%
Totale complessivo	130	100,00%	159	100,00%

7 - Presenza di indicazione di fermata

Presenza di indicazione di fermata	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	%	Totale	%
NO	23	17,69%	35	22,01%
SI	107	82,31%	124	77,99%
Totale complessivo	130	100,00%	159	100,00%

8 - Presenza di cartografia della rete dei servizi

Presenza di cartografia della rete dei servizi	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	Totale	%	Totale	%
NO	128	98,46%	159	100,00%
SI	2	1,54%	0	0,00%
Totale complessivo	130	100,00%	159	100,00%

9 - Presenza di locandine orario

Presenza di locandine orario	Fermate Obbligatorie		Fermate a Richiesta	
	%	Totale	%	
NO	59	45,38%	85	53,46%
SI	71	54,62%	74	46,54%
Totale complessivo	130	100,00%	159	100,00%

5.4 Gli esiti dei controlli effettuati sulle fermate per Comune

Gli approfondimenti tematici trattati in questa sezione riguardano le analisi delle n. 130 Fermate Obbligatorie ispezionate, in relazione alla loro localizzazione geografica nei Comuni di appartenenza ed in particolare dei seguenti n. 3 item ritenuti, rispetto ai n. 9 complessivamente indagati, quelli più di diretto coinvolgimento dell'Ente Locale:

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

1 - PRESENZA DI PERCORSO LOGES
(Fermate Obbligatorie)

Elenco dei Comuni presso i quali sono state intercettate le 9 Fermate Obbligatorie dotate di percorso Loges.

Presenza di percorso Loges per comune		Si	No	Totali	% Incidenza dotati di Loges
Novara		5	18	23	22%
Veveri		1	1	2	50%
Altra regione	Cilavegna (PV)	2	0	2	100%
	Gravellona Lomellina (PV)	1	1	2	50%
Totali		9	20	29	31%

Ricordando che le Fermate Obbligatorie dotate di percorso Loges rappresentano il 6,92 % del totale delle fermate obbligatorie controllate, si evidenzia che la presenza di tale elemento è maggiormente concentrato nel capoluogo di Provincia.

2 - PRESENZA DI STALLI NEGLI SPAZI DI FERMATA

(Fermate Obbligatorie)

Elenco dei 7 Comuni, presso i quali, in n. 9 casi, è stata riscontrata la presenza di "stalli" negli spazi di fermata alle Fermate Obbligatorie.

Presenza di stalli negli spazi di fermata

Presenza di stalli negli spazi di fermata	Si	N°	Totali	% Incidenza presenza di stalli
Stresa	1	0	1	100%
Baveno	1	0	1	100%
Premosello	1	0	1	100%
Gattico-Veruno	3	7	10	30%
Agrate Conturbia	1	3	4	25%
Divignano	1	1	2	50%
Villata	1	1	2	50%

Ricordando che la presenza di stalli in corrispondenza delle Fermate Obbligatorie si attesta complessivamente al 6,92 % e che in tutti gli altri 37 Comuni monitorati (2 dei quali nella Provincia Pavia) non si sono registrate presenze di stalli negli spazi di fermata, appare evidente che in alcune località il livello di criticità risulta elevato.

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

(Fermate Obbligatorie)

Elenco dei 23 Comuni, presso i quali sono state intercettate le 41 Fermate Obbligatorie valutate prive di apposita Rampa di Accesso ritenuta necessaria.

Presenza di rampa di accesso

Presenza di rampa di accesso in prossimità della fermata	Presente o Non necessaria	NON Presente	Totali	% Incidenza fermate accessibili con rampa di accesso
Arona	1	2	3	33%
Biandrate	1	3	4	25%
Borgoticino	3	1	4	75%
Borgovercelli	2	1	3	67%
Casalbeltrame	0	2	2	0%
Casalvolone	1	1	2	50%
Cuzzago	0	1	1	0%
Dormelletto	1	1	2	50%
Feriolo	0	1	1	0%
Gravellona Toce	0	1	1	0%
Masone	0	1	1	0%
Novara	13	10	23	57%
Ornavasso	0	1	1	0%
Palanzeno	0	1	1	0%
Premosello	0	1	1	0%
Recetto	1	3	4	25%
San Nazzaro Sesia	0	1	1	0%
Tornaco	3	1	4	75%
Varallo Pombia	3	1	4	75%
Vercelli	4	2	6	67%
Vicolungo	1	3	4	25%
Villadossola	1	1	2	50%
Vogogna	0	1	1	0%

Ricordando che la percentuale complessiva delle fermate obbligatorie controllate presso le quali non è presente la "rampa di accesso per carrozzine", è del 31,54%, risulta evidente il livello di criticità presente in alcune località.

5.5 Il confronto tra le linee monitorate

La presente analisi viene effettuata mettendo a confronto tra di loro le n. 6 linee dei servizi automobilistici pubblici extra urbani aventi

Origine/Destinazione il Comune di NOVARA, prendendo in considerazione unicamente i n. 160 controlli effettuati sulle Fermate Obbligatorie ispezionate delle succitate linee.

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

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

Numero dei monitoraggi effettuati su Fermate Obbligatorie per Linea

Linea	Numero controlli
Novara - Arona - Domodossola	38
Novara - Biandrate - Vercelli	33
Novara - Borgomanero	37
Novara - Cilavegna	20
Novara - Mortara	21
Novara - Oleggio	11

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

Delle n. 6 linee extraurbane controllate n. 4 di queste presentavano, nelle giornate oggetto delle attività ispettive, veicoli in sosta vietata negli spazi dedicati alle fermate.

In 6 casi si è riscontrata la presenza di veicoli in sosta in corrispondenza dell'area di pertinenza delle fermate obbligatorie. Si segnala che presso la fermata di "Novara FS" in 3 differenti attività di controllo si è riscontrata la presenza di veicoli in sosta vietata.

Presenza di veicoli in sosta vietata negli spazi di fermata	Si	No	Totale	% SI
Novara – Mortara	2	19	21	10%
Novara - Arona - Domodossola	1	37	38	3%
Novara - Biandrate - Vercelli	0	33	33	0%
Novara - Borgomanero	1	36	37	3%
Novara - Cilavegna	2	18	20	10%
Novara – Oleggio	0	11	11	0%

2 - PRESENZA DI STALLI NEGLI SPAZI DI FERMATA

Delle n. 6 linee extraurbane controllate n. 4 di queste presentano stalli per autoveicoli negli spazi dedicati alle fermate. La linea: Novara - Borgomanero risulta con la percentuale più elevata (il 16%) dei casi riscontrati di presenza di stalli per autoveicoli negli spazi dedicati alle fermate.

Presenza di stalli negli spazi di fermata	Si	No	Totale	% SI
Novara – Mortara	1	20	21	5%
Novara - Arona - Domodossola	3	35	38	8%
Novara - Biandrate - Vercelli	1	32	33	3%
Novara - Borgomanero	6	31	37	16%
Novara - Cilavegna	0	20	20	0%
Novara – Oleggio	0	11	11	0%

3 - PRESENZA DI OSTACOLI VARI NEGLI SPAZI DI FERMATA

Delle n. 6 linee extraurbane controllate n. 4 di queste presentano ostacoli vari negli spazi dedicati alle fermate. La linea: Novara - Borgomanero risulta con la percentuale più elevata (l' 11%) dei casi riscontrati di presenza di ostacoli vari negli spazi dedicati alle fermate.

Presenza di ostacoli vari negli spazi di fermata	Si	No	Totale	% SI
Novara – Mortara	1	20	21	5%
Novara - Arona - Domodossola	1	37	38	3%
Novara - Biandrate - Vercelli	0	33	33	0%
Novara - Borgomanero	4	33	37	11%
Novara - Cilavegna	1	19	20	5%
Novara – Oleggio	0	11	11	0%

4 - PRESENZA DI PERCORSO LOGES

Delle n. 6 linee extraurbane controllate le seguenti n. 2 linee: Novara-Biandrate-Vercelli e Novara-Borgomanero, risultano totalmente prive del percorso Loges alle fermate controllate.

Presenza di percorso Loges	Si	No	Totale	% SI
Novara – Mortara	5	16	21	24%
Novara - Arona - Domodossola	1	37	38	3%
Novara - Biandrate - Vercelli	0	33	33	0%
Novara - Borgomanero	0	37	37	0%
Novara - Cilavegna	3	17	20	15%
Novara – Oleggio	1	10	11	9%

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

Tutte le n. 6 linee extraurbane controllate presentano almeno una fermata priva della rampa per l'accesso alle carrozzine. La linea: Novara – Biandrate - Vercelli risulta con la percentuale più elevata (il 58%) dei casi riscontrati di mancanza di rampa di accesso alle fermate controllate.

Presenza di rampa di accesso	Si o Non necessaria	No	Totale	% NO
Novara – Mortara	12	9	21	43%
Novara - Arona - Domodossola	23	15	38	39%
Novara - Biandrate - Vercelli	14	19	33	58%
Novara - Borgomanero	35	2	37	5%
Novara - Cilavegna	17	3	20	15%
Novara – Oleggio	10	1	11	9%

6 - PRESENZA DI NOME E NUMERO INDICANTE LA FERMATA

Delle n. 6 linee extraurbane controllate nessuna ha in tutte le fermate la presenza dell'indicazione del nome/numero indicante la fermata. La linea: Novara – Biandrate - Vercelli, risulta quella con la percentuale più elevata (il 97%) dei casi riscontrati di mancanza del nome/numero indicante la fermata.

Presenza di nome e numero fermata	Si	No	Totale	% NO
Novara – Mortara	11	10	21	48%
Novara - Arona - Domodossola	3	35	38	92%
Novara - Biandrate - Vercelli	1	32	33	97%
Novara - Borgomanero	4	33	37	89%
Novara - Cilavegna	1	19	20	95%
Novara – Oleggio	2	9	11	82%

7 - PRESENZA DI INDICAZIONE DI FERMATA

Delle n. 6 linee extraurbane controllate nessuna ha in tutte le fermate la presenza dell'indicazione della fermata (palina). La linea: Novara – Arona - Domodossola, risulta quella con la percentuale più elevata (il 38%) dei casi riscontrati di mancanza dell'indicazione della fermata.

Presenza indicazione fermata	Si	No	Totale	% NO
Novara – Mortara	14	7	21	33%
Novara - Arona - Domodossola	24	14	38	37%
Novara - Biandrate - Vercelli	31	2	33	6%
Novara - Borgomanero	31	6	37	16%
Novara - Cilavegna	14	6	20	30%
Novara – Oleggio	9	2	11	18%

8 - PRESENZA DI CARTOGRAFIA DELLA RETE DEI SERVIZI

Delle n. 6 linee extraurbane controllate le seguenti solo la linea: Novara – Arona - Domodossola, risulta dotata (almeno in una fermata) della cartografia della rete dei servizi, e anche in questa linea la cartografia è presente soltanto in 2 fermate.

Presenza di cartografia	Si	No	Totale	% NO
Novara – Mortara	0	21	21	100%
Novara - Arona - Domodossola	2	36	38	95%
Novara - Biandrate - Vercelli	0	33	33	100%
Novara - Borgomanero	0	37	37	100%
Novara - Cilavegna	0	20	20	100%
Novara – Oleggio	0	11	11	100%

9 - PRESENZA DI LOCANDINE RECANTI L'ORARIO DELLA LINEA

Delle n. 6 linee extraurbane controllate tutte sono risultate, almeno in una fermata, essere prive delle locandine recanti l'orario della linea. La linea: Novara - Mortara, risulta quella con la percentuale più elevata (il 95%) dei casi riscontrati di mancata presenza alle fermate delle locandine orario.

Presenza di locandine orario linea	Si	No	Totale	% NO
Novara – Mortara	1	20	21	95%
Novara - Arona - Domodossola	21	17	38	45%
Novara - Biandrate - Vercelli	20	13	33	39%
Novara - Borgomanero	27	10	37	27%
Novara - Cilavegna	13	7	20	35%
Novara – Oleggio	8	3	11	27%

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. 130 "Fermate Obbligatorie" e su n. 159 "Fermate a Richiesta" realizzate nel corso dell'attività di controllo dei servizi automobilistici pubblici di linea extra urbani aventi Origine /Destinazione il Comune di NOVARA.

Requisito 1.

Presenza di veicoli in sosta vietata

Nel 96,89% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza di veicoli in sosta vietata, così come nel 96,86% delle "Fermate a Richiesta".

Presenza di stalli alle fermate

Nel 93,08% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza di stalli, così come nel 98,11% delle "Fermate a Richiesta".

Presenza di ostacoli vari alle fermate

Nel 95,38% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza di ostacoli vari, così come nel 93,08% delle "Fermate a Richiesta".

Requisito 2.

Presenza di percorsi tattili

Solo nel 6,92% delle "Fermate Obbligatorie" controllate è stata riscontrata la presenza di percorsi Loges.

La presenza di percorsi Loges alle "Fermate a Richiesta" risulta pari al 4,40% delle fermate controllate.

Requisito 3.

Presenza di scivoli per accedere alle banchine o l'assenza di gradini

La rampa di accesso per le carrozzine risulta necessaria ma assente, nel 31,54% delle "Fermate Obbligatorie" controllate.

L'analogo dato in percentuale per le "Fermate a Richiesta" risulta pari al 32,70%.

Si sottolinea che l'alta percentuale del dato afferente la NON NECESSITA' della presenza della rampa di accesso alla fermata (36,92% "Fermate Obbligatorie" e 44,03% "Fermate a Richiesta"), non è indice di garanzia di fruibilità della fermata stessa da parte della persona disabile (assenza di gradini) in quanto, nella quasi totalità dei casi, la fermata non necessita di rampa perché realizzata direttamente sul piano stradale. Relativamente a questo aspetto si rimanda alla

lettura di dettaglio dei singoli rapporti di controllo ispettivo allegati alla presente.

Requisito 4.

Presenza di informazioni affidabili, comprensibili e leggibili

Nel 85,38% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza dell'indicazione nome/numero della fermata stessa. L'analogo dato in percentuale per le "Fermate a Richiesta" risulta del 93,71%.

Presenza dell'indicazione (palina) di fermata

Nel 17,69% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza dell'indicazione (palina) della fermata stessa, così come nel 22,01% delle "Fermate a Richiesta".

Presenza della cartografia afferente la rete dei servizi: nel 98,46% delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza dell'indicazione della cartografia afferente la rete dei servizi di trasporto. L'analogo dato in percentuale per le "Fermate a Richiesta" risulta del 100 %.

Presenza della locandina dell'orario della linea di trasporto

Nel 45,38 delle "Fermate Obbligatorie" controllate NON è stata riscontrata la presenza delle locandine orario della linea di trasporto, così come nel 53,46% delle "Fermate a Richiesta".

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

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

Risultano peraltro critici i casi di quei Comuni che hanno provveduto a collocare nelle aree destinate alla fermate dei mezzi, stalli dedicati al parcheggio di autoveicoli, così come rappresenta un ulteriore elemento di criticità del sistema l'assenza in percentuali significative della palina

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

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

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

Per le indicazioni di dettaglio relative ai singoli casi si rimanda alle relazioni agli atti del Settore regionale.

Parte 6

6.1 Considerazioni generali

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

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

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

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

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

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

Ai passeggeri disabili viene chiesta sempre pazienza e flessibilità.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prendendo spunto dall'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 composti 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, ivi compresi il mal funzionamento degli apparati tecnologici di bordo e le attrezzature per l'accesso ed il trasporto di persone a mobilità ridotta.

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

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

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

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

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

Le normative comunitarie in materia, seppur siano state recepite nell'ordinamento del nostro Paese, spesso sono attuate solo formalmente in quanto spesso non viene garantita l'accessibilità "sostanziale" del sistema di trasporto pubblico. Infatti l'accessibilità del mezzo e non dell'infrastruttura; l'accessibilità parziale dei mezzi; il non funzionamento delle attrezzature per la mancata manutenzione sono tutti fattori che concorrono a rendere, di fatto, inaccessibile il sistema del trasporto. Risulta difatti evidente che il cliente disabile non può utilizzare in maniera autonoma il trasporto pubblico se non viene garantita l'accessibilità dell'intero tragitto dal punto di partenza a quello di arrivo sia all'andata che al ritorno.

Per far sì che ciò possa avvenire è necessario che cresca sempre più la consapevolezza da parte di tutti gli stakeholders e dell'opinione pubblica che le persone con disabilità spesso sono impossibilitate ad avere una vita indipendente non in conseguenza della loro condizione fisica, ma piuttosto dalla società che non li mette nella condizione di poter godere di diritti che dovrebbero essere pienamente garantiti.

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