



ESITI DEI QUESTIONARI REALIZZATI ALL'INTERNO DEL PROCESSO DI CONSULTAZIONE

Gennaio 2025

*Regione
Piemonte*

PREMESSA

Durante il processo di consultazione, con l'obiettivo di raccogliere contributi e indicazioni da parte dei potenziali portatori di interesse, sono stati predisposti cinque questionari su temi specifici, compilabili per tutta la durata delle consultazioni.

- **Questionario sui lotti** – rivolto a tutti i portatori di interesse
- **Questionario sugli obblighi di servizio** – rivolto a tutti i portatori di interesse
- **Questionario sui criteri di valutazione** – rivolto a tutti i portatori di interesse
- **Questionario sui criteri minimi di qualità** – destinato ai soli operatori economici
- **Questionario sul set informativo di dati** – destinato ai soli operatori economici

L'obiettivo della relazione è fornire un resoconto dettagliato dei contributi ricevuti attraverso i questionari. Questo documento mira a:

- **Raccogliere e presentare** i risultati complessivi di tutti i questionari sottoposti, evidenziando le opinioni e le preferenze espresse dai diversi gruppi di interesse.
- **Analizzare i dati raccolti** per identificare i temi principali emersi durante il processo di consultazione e valutare le loro implicazioni nell'affidamento della concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) nei quattro Bacini di mobilità piemontesi.
- **Fornire indicazioni strategiche** per delineare l'oggetto e le modalità di attuazione delle future gare, basandosi sui suggerimenti e le priorità espresse dagli stakeholder.

QUESTIONARIO SUI LOTTI

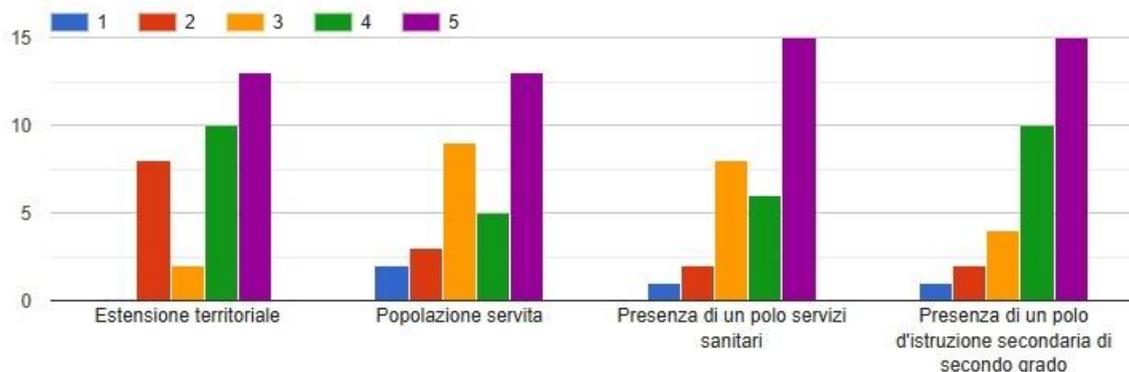
Il questionario ha la finalità di acquisire osservazioni e contributi utili alla definizione dei criteri per il dimensionamento dei lotti di affidamento in concessione per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma. Sono state raccolte 44 risposte dai seguenti portatori di interesse:

Air Pullman Spa - Stav Spa, Arriva Italia, Aslat, Asti Servizi Pubblici S.P.A., Autolinee Giachino S.R.L., Azienda Trasporti Milanesi Spa, Bus Company Srl, Chiesa Srl, Città Di Torino, Comuni di Aramengo, Acqui Terme, Alba, Asti, Avigliana, Bra, Chieri, Collegno, Mondovì, Novara, Ostana, Pino Torinese, Rivoli, Roccaforte Mondovì, Torre Pellice, Villar Focchiardo, Vinovo, Volvera, Garessio, Montaldo Di Mondovì, Venaria Reale, Volvera, Confservizi Piemonte Valle D'aosta, Consiglio Regionale, Fondazione Slala, Gtt S.P.A., Micla Engineering & Design Srl, Provincia del Verbano Cusio Ossola, Provincia di Cuneo, Sac Srl, Uiltrasporti, Uiltrasporti Piemonte, Unione Industriale Asti, Unione Montana Alta Langa

Il questionario è articolato in due sezioni distinte in funzione della tipologia di stakeholder. La prima comprende due domande a risposta chiusa e quattro domande a risposta aperta. La seconda sezione comprende cinque domande a risposta chiusa e sei domande a risposta aperta.

1. Sezione dedicata agli enti locali e stakeholder territoriali, dalla quale sono emerse le seguenti indicazioni

• Domanda 1: Quali criteri utilizzare per l'individuazione dei lotti



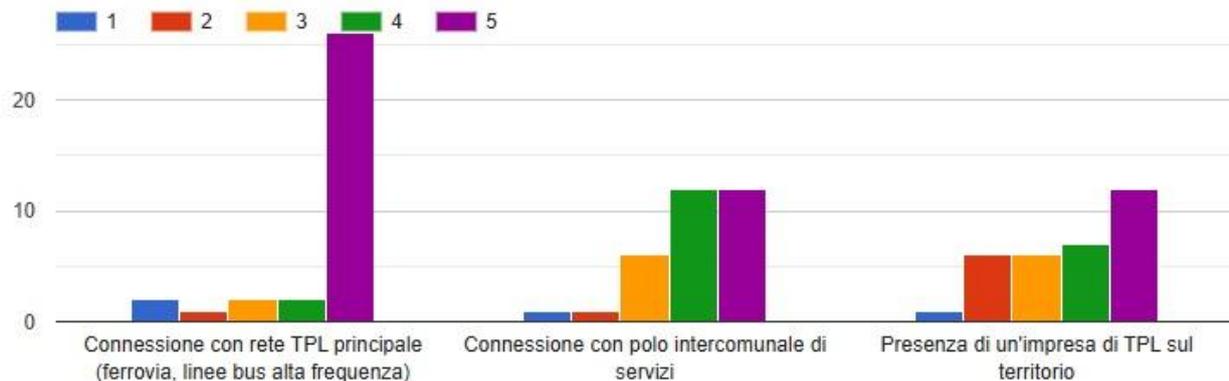
I voti espressi per i criteri individuati stabiliscono il seguente ordine di priorità per l'individuazione dei lotti:

- 1° posto: Presenza di un polo di istruzione secondaria di 2° grado
- 2° posto: Presenza di un polo per servizi sanitari
- 3° posto: Estensione territoriale
- 4° posto: Popolazione servita

• Domanda 2: Quali altri criteri bisogna prendere in considerazione per l'individuazione dei lotti

Sono stati inoltre suggeriti ulteriori criteri da prendere in considerazione per la definizione dei lotti, quali gli interscambi e le interconnessioni tra diversi sistemi di trasporto nonché i poli intermodali.

- **Domanda 3: Quali sono gli elementi da valutare per l'individuazione di un lotto di servizi corrispondente ad un'area a domanda debole**



Dalle votazioni risulta evidente come la connessione con la rete TPL principale sia l'elemento più importante da prendere in considerazione.

- **Domanda 4: Quale estensione geografica/amministrativa dovrebbe avere il lotto di servizio al fine di rispondere efficacemente alle esigenze di mobilità del vostro territorio**

Sono state fornite indicazioni specifiche di bacino dagli stakeholder territoriali

➤ **Bacino Sud**

- Il dimensionamento dovrebbe coincidere con l'attuale Bacino, ovvero la Provincia
- Lotti più piccoli per zone decentrate (es. Unione Montana Mondolé – Area monregalese)
- Lotti che garantiscano l'integrazione tariffaria per facilitare gli spostamenti all'interno del bacino

➤ **Bacino Nord Est**

- Conurbazione di Novara come un lotto a sé stante

➤ **Bacino Metro**

- Dimensionamento geografico dei lotti di estensione ridotta (es. zona collinare, vallata)

➤ **Bacino Sud Est**

- Dimensionamento geografico dei lotti pari al dimensionamento provinciale, con attenzione alla morfologia del territorio

- **Domanda 5: Quale livello di servizio è ritenuto adeguato per un lotto di servizio**

Sono state fornite le seguenti indicazioni sui livelli di servizio adeguati

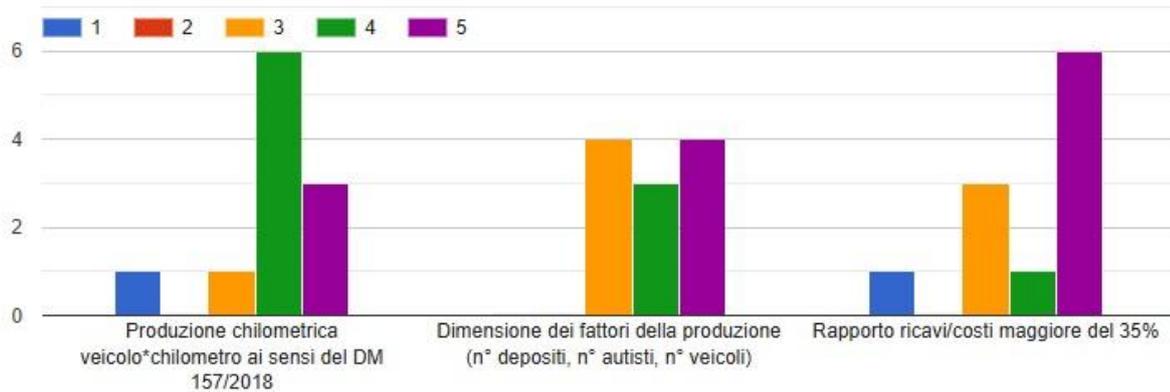
- Servizi 7/7 con frequenze diverse
- Cadenzamento a 60 o 30 minuti nelle ore di punta per gli extraurbani
- Servizi urbani ogni 20/30 minuti

- **Domanda 6: Quali azioni i singoli territori possono adottare per favorire un'offerta di TPL adeguata alle esigenze di mobilità del proprio territorio**

- Campagne di sensibilizzazione, pubblicità e promozione
- Cooperative di trasporto in aree a domanda debole
- Realizzazione di capolinea/hub intermodali o di interscambio
- Azioni in capo agli enti locali volte a migliorare la viabilità (ad es. con corsie riservate al TPL)
- Gli enti territoriali potrebbero avviare politiche di incentivazione anche attraverso investimenti propri

2. Sezione dedicata agli Operatori del TPL, dalla quale sono emerse le seguenti indicazioni

• **Domanda 1: Quali criteri utilizzare per l'individuazione dei lotti di servizio**



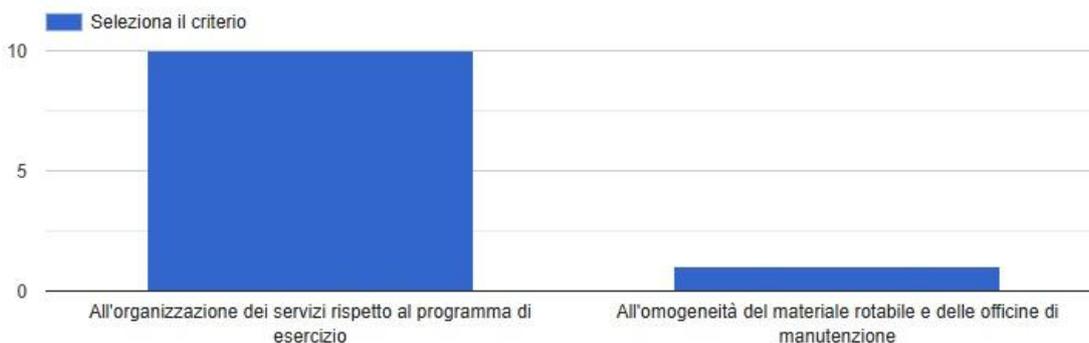
Dai risultati emerge che il criterio più rilevante da utilizzare per l'individuazione dei lotti è rappresentato da un rapporto ricavi/costi superiore del 35%, rispetto agli altri due criteri considerati.

• **Domanda 2: Quali altri criteri bisogna prendere in considerazione per l'individuazione dei lotti**

Sono stati inoltre indicati ulteriori criteri da prendere in considerazione per la definizione dei lotti:

- Geomorfologia e complessità del territorio, densità della popolazione
- Ubicazione dei beni strumentali
- Presenza bilanciata all'interno del lotto di linee di forza – primarie/secondarie – a domanda debole

• **Domanda 3: È più importante assegnare un lotto di servizio in base**



Dalle risposte fornite si evidenzia come sia più importante assegnare un lotto di servizio in base all'organizzazione dei servizi rispetto al programma di esercizio piuttosto che all'omogeneità del materiale rotabile e delle officine di manutenzione.

• **Domanda 4: Motivare la risposta precedente**

- L'organizzazione dei servizi ha impatto maggiore sulla contendibilità: si genera efficienza ed economia
- L'omogeneità del parco rotabile è difficilmente perseguibile nelle realtà in cui il territorio presenta caratteristiche differenti

• **Domanda 5: Quale dimensione del lotto in termini di produzione veicoli * km è più idonea all'ottimizzazione dell'organizzazione aziendale**

Sono state raccolte indicazioni diverse riguardo alla dimensione del lotto più idonea per ottimizzare l'organizzazione aziendale, tenendo conto anche del dimensionamento dell'azienda di TPL:

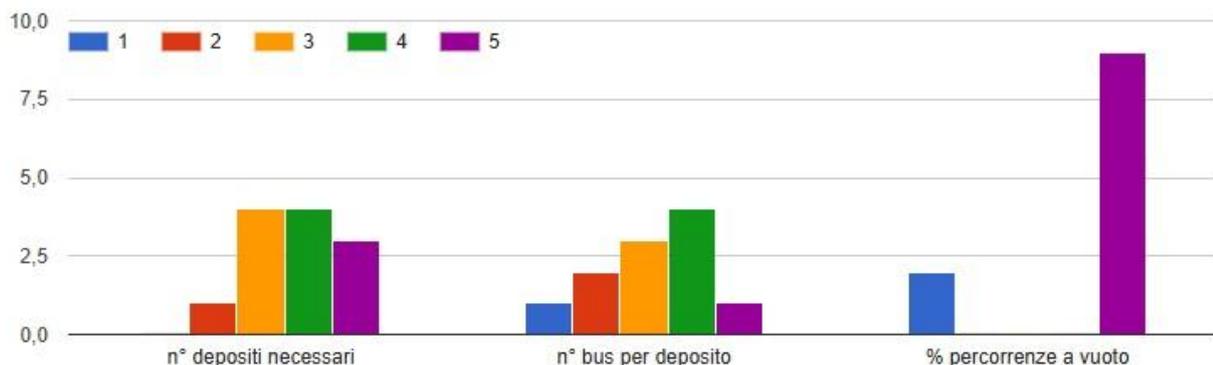
- Lotti con una produzione di servizi tra 4 e 6 mil. di km/anno – indicazione pervenuta da aziende di TPL di medie-piccole dimensioni
- Lotti con una produzione di servizi superiore ai 10 mil. di km/anno – indicazione pervenuta da aziende di grandi dimensioni

• **Domanda 6: Quale dimensione del lotto in termini di produzione veicoli * km è più idonea alla contendibilità del lotto**

Analogamente alla precedente domanda, sono state raccolte le seguenti indicazioni:

- Lotti con una produzione di servizi tra 4 e 6 mil. di km/anno – indicazione pervenuta da aziende di TPL di medie-piccole dimensioni
- Lotti con una produzione di servizi superiore ai 10 mil. di km/anno – indicazione pervenuta da aziende di grandi dimensioni

• **Domanda 7: Quali parametri è importante ottimizzare per avere un lotto efficiente**



Dai risultati emerge che la percentuale di percorrenze a vuoto è il parametro che dovrebbe essere maggiormente ottimizzato per migliorare l'efficienza del lotto.

• **Domanda 8: Quali sono le funzioni minime che un deposito deve assolvere**

Sono stati stabiliti i seguenti ordini di priorità per i servizi minimi che dovrebbero essere presenti in un deposito:

- 1° posto – rifornimento
- 2° posto – parcheggio scoperto
- 3° posto – lavaggio
- 4° posto – officina di manutenzione
- 5° posto – parcheggio coperto

- **Domanda 9: Quale numero di autobus/anno dovrebbe gestire l'officina attrezzata per la manutenzione ordinaria al fine di ottenere la massima efficienza economica dell'investimento**

Gli operatori economici indicano una soglia minima di 50 veicoli per ogni officina.

- **Domanda 10: Come influisce la dimensione del lotto nell'ottimizzazione dell'utilizzo del materiale rotabile e l'equipaggiamento di riserva per la manutenzione**

- Lotti di dimensioni maggiori influiscono positivamente sull'ottimizzazione
- L'omogeneità dei servizi svolti e della flotta all'interno di un lotto comporterebbe un'ottimizzazione nell'uso dei veicoli

- **Domanda 11: Quali sono le azioni per ottimizzare i costi gestionali**

Dai contributi ricevuti dagli operatori economici, emerge che la riduzione dei chilometri a vuoto, rispetto alla riduzione del numero di depositi, contribuirebbe maggiormente all'ottimizzazione dei costi gestionali.

QUESTIONARIO SUGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO

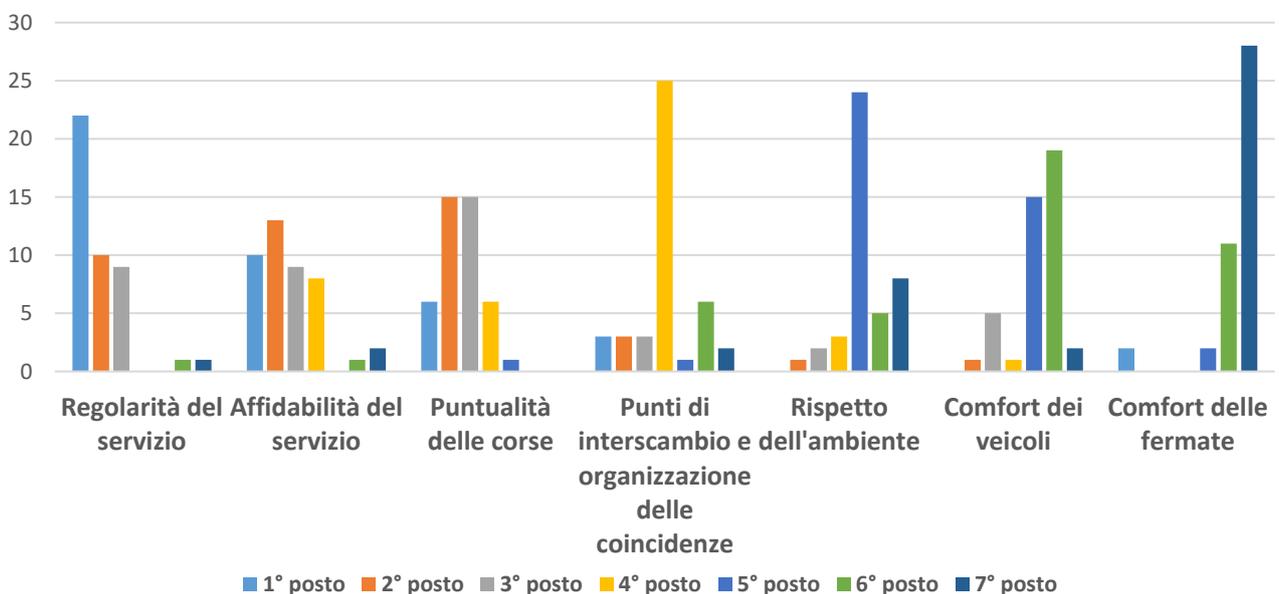
Il questionario ha la finalità di acquisire osservazioni e contributi utili alla definizione degli obblighi di servizio per l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma. Sono state raccolte 43 risposte dai seguenti portatori di interesse:

Air Pullman Spa - Stav Spa, AMC Spa, Arriva Italia s.r.l., Asti Servizi Pubblici Spa, Atap Spa, Autolinee Giachino Srl, Azienda Trasporti Milanesi Spa, Bus Company Srl, Comuni di Acqui Terme, Alessandria, Asti, Avigliana, Baldissero Torinese, Chieri, Collegno, Cuneo, Moncalieri, Novara, Ostana, Rivalta di Torino, Roccaforte Mondovì, Saluzzo, Settimo Torinese, Torre Pellice, Tortona, Verbania, Villar Focchiardo, Volvera, Gressio, Pinerolo, Confservizi Piemonte Valle D'Aosta, Fondazione Slala, Gtt S.P.A. Torino, Leonardo, Micla Engineering & Design Srl, Provincia di Alessandria, Provincia di Biella, Provincia di Cuneo, Sagat Spa Torino Airport, Unione Industriali Asti, Unione Montana Alta Langa

Il questionario è articolato in 3 sezioni distinte: la prima include due domande a risposta chiusa e due domande a risposta aperta, la seconda comprende una domanda a risposta chiusa e due domande a risposta aperta, la terza contiene una domanda a risposta chiusa e due domande a risposta aperta.

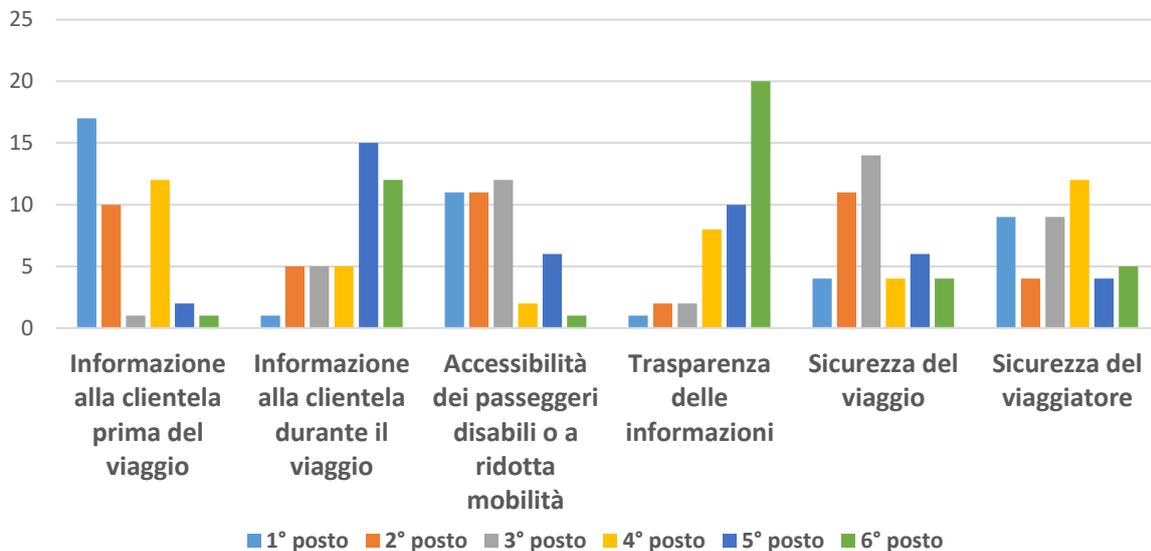
1. Sezione sugli obblighi di qualità

- **Domanda 1: Classificare i seguenti obblighi di qualità in base alla loro importanza**



Emerge dai risultati che la regolarità e l'affidabilità del servizio sono gli obblighi di qualità che hanno ricevuto la maggior preferenza.

- **Domanda 2: Obblighi di qualità orientati al passeggero - Classificare i seguenti obblighi di qualità in base alla loro importanza**

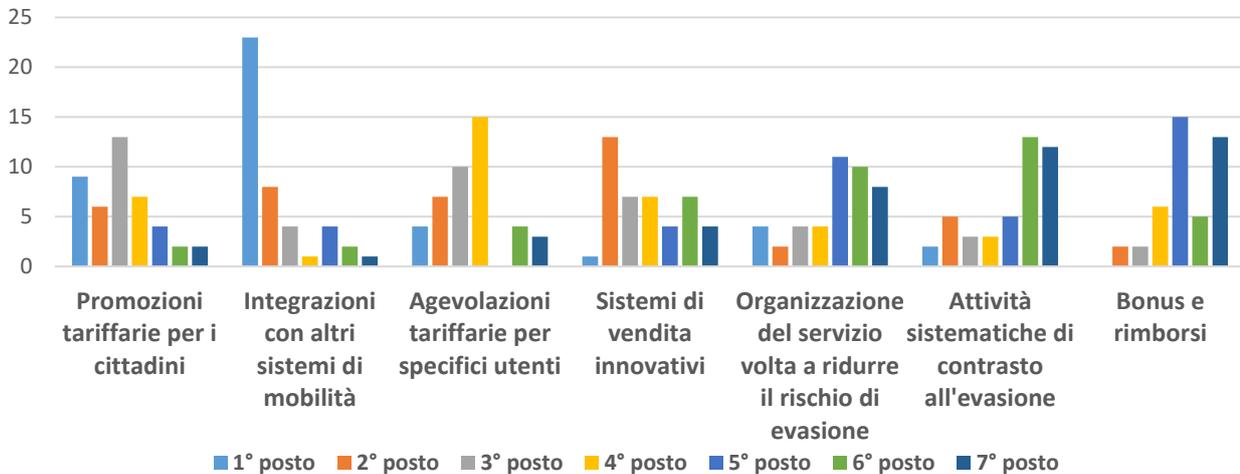


Dai risultati si evince che i seguenti obblighi di qualità hanno ricevuto la maggior preferenza:

- Informazione alla clientela prima del viaggio
 - Accessibilità dei passeggeri disabili o a ridotta mobilità
- **Domanda 3: Bisogna prendere in considerazione altri obblighi di qualità oltre quelli già citati**
Sono stati inoltre indicati altri obblighi di qualità che dovrebbero essere considerati:
 - Formazione continua del personale
 - Parco rotabile: adeguatezza al servizio e anzianità
 - Accessibilità ai titoli di viaggio e al servizio anche in forma digitale
 - Assistenza alla clientela – uso dell’inglese
 - Integrazione modi e orari, tariffe
 - Frequenza
 - **Domanda 4: Sarebbe opportuno rimuovere alcuni degli obblighi di qualità da quelli già citati**
In relazione alle precedenti domande, è stato segnalato che vi sono alcuni elementi non controllabili dall'operatore economico, come la sicurezza del viaggiatore e il comfort delle fermate. Inoltre, è stato sottolineato che la sicurezza dovrebbe essere garantita indipendentemente dalla gestione del servizio.

2. Sezione sugli obblighi gestionali per la corretta applicazione delle tariffe

- Domanda 1: Classificare i seguenti obblighi gestionali per la corretta applicazione delle tariffe in base alla loro importanza**



Emerge dai risultati che le integrazioni con altri sistemi di mobilità e le promozioni tariffarie per i cittadini sono i temi che hanno ricevuto la maggior preferenza.

- Domanda 2: Bisogna prendere in considerazione altri obblighi gestionali per la corretta applicazione delle tariffe oltre quelli già citati**

Sono stati inoltre indicati altri obblighi gestionali che dovrebbero essere considerati:

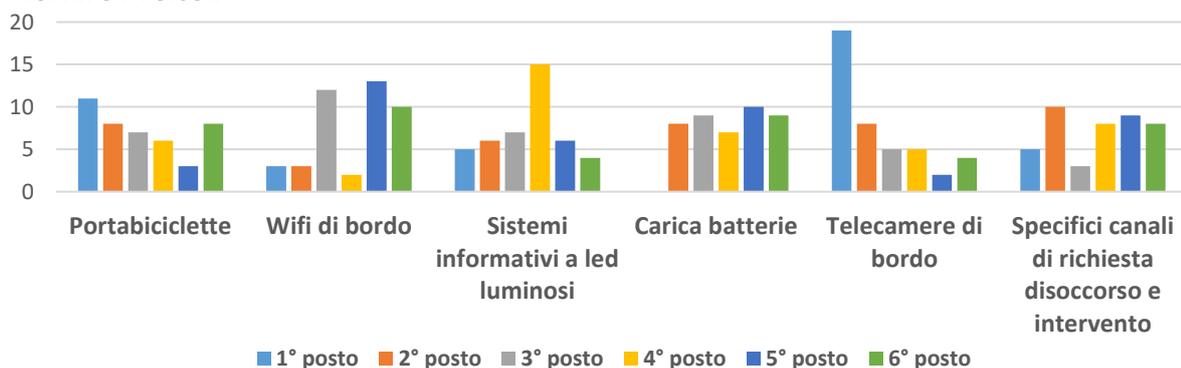
- Capillarità dei punti vendita
- Maggiore flessibilità degli abbonamenti
- *Pay per Use*

- Domanda 3: Bisogna prendere in considerazione altri obblighi gestionali per la corretta applicazione delle tariffe oltre quelli già citati**

È stato segnalato che i due obblighi relativi all'evasione potrebbero essere accorpati e anche eliminati e che le promozioni andrebbero incentivate senza richiedere mancati ricavi.

3. Sezione sugli autobus

- Domanda 1: Oltre alle dotazioni necessarie per garantire l'accessibilità (pedana per persone a ridotta mobilità, pannelli luminosi, messaggi sonori) di quali altre dotazioni sarebbe utile fornire i veicoli**



Emerge che le telecamere di bordo e i portabiciclette sono le dotazioni che hanno ricevuto la maggior preferenza.

- **Domanda 2: Quali altri elementi bisogna prendere in considerazione per migliorare la qualità del servizio di TPL per il cittadino**

Sono stati forniti dai rispondenti ulteriori elementi che andrebbero considerati:

- Informazioni in tempo reale e pannelli multilingue
- Pulizia dei mezzi
- Acquisto a bordo
- Apparecchiature di vendita e oblitterazione a bordo funzionanti
- Mezzi adeguati al trasporto bagagli nelle aree turistiche

- **Domanda 3: Quali suggerimenti si possono fornire per monitorare in modo oggettivo la qualità del funzionamento degli impianti necessari per garantire l'accessibilità degli autobus**

È stato chiesto di indicare quali misure si potrebbero adottare:

- Tele monitoraggio dei mezzi con reportistica di funzionamento
- Questionari all'utenza, attività di mystery client
- Canale di comunicazione per segnalazioni sul tema
- Coinvolgimento di associazioni portatori d'interesse sul tema specifico

Sono stati inoltre forniti **ulteriori suggerimenti** da parte dei portatori di interesse a livello territoriale

- **Bacino Sud**

- Integrazione con servizi di mobilità dolce per ultimo miglio
- Convenzioni con taxi nelle aree a domanda debole
- Possibilità di segnalare all'operatore occasionali gruppi per avere la garanzia di poter gestire adeguatamente il servizio specifico

- **Bacino Nord Est**

- Caratteristiche dei veicoli in base al servizio offerto e alla strada da percorrere - introduzione di un sistema di customer care
- Informazioni di siti turistici e architettonici, uffici pubblici, istituti scolastici e strutture sanitarie presenti nei pressi delle fermate

- **Bacino Metro**

- Lavorare sul codice di comportamento del personale viaggiante
- Informazioni multilingua
- Formazione degli autisti funzionale all'erogazione del servizio e al rapporto con l'utenza
- Questionari periodici di customer satisfaction

- **Bacino Sud Est**

- Manutenzione delle fermate a carico dell'operatore di TPL
- Controllo da remoto della funzionalità dei sistemi di bordo
- Sicurezza del viaggiatore
- Accessibilità per persone a ridotta mobilità

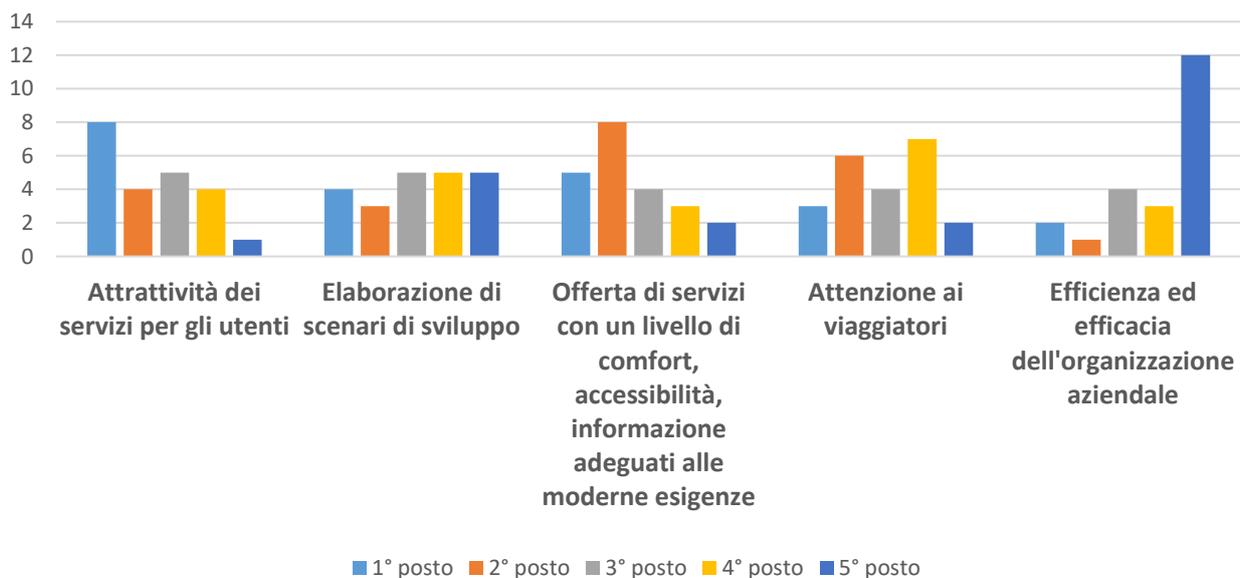
QUESTIONARIO SUI CRITERI DI VALUTAZIONE

Il questionario ha la finalità di acquisire osservazioni e contributi utili alla definizione dei criteri di valutazione delle proposte progettuali per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma. Sono state raccolte 22 risposte dai seguenti portatori di interesse:

Atap Spa, Autolinee Giachino Srl, Azienda Trasporti Milanese Spa (Atm Spa), Bus Company, Città Metropolitana di Torino, Comuni di Aramengo, Acqui Terme, Avigliana, Collegno, Murisengo, Roccaforte Mondovì, Torre Pellice, Villadeati, Villar Focchiardo, Volvera, Conservizi Piemonte Valle D'aosta, Gefit S.P.A., Micla Engineering & Design Srl Italy, Unione Industriale Asti

Il questionario si compone di una serie di domande a risposta chiusa e domande a risposta aperta, elencate di seguito.

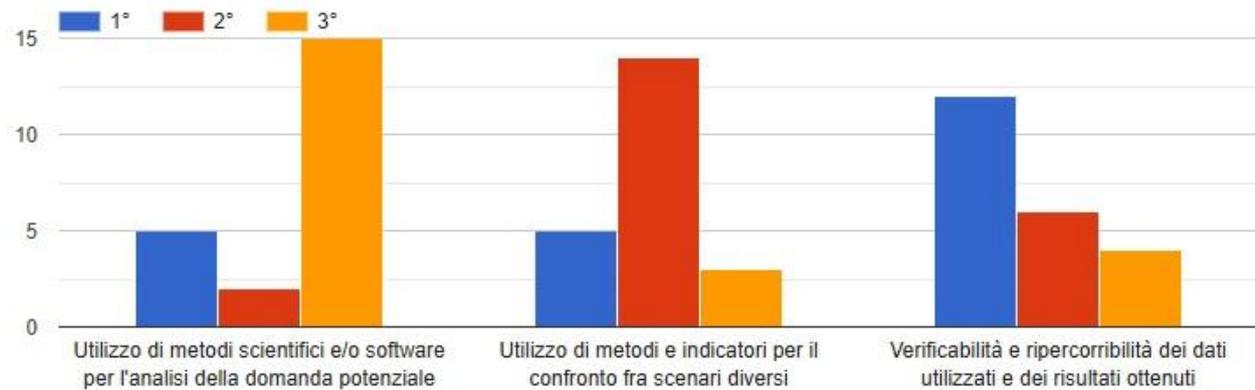
- **Domanda 1: Quali sono gli elementi che bisognerebbe valutare nella proposta per garantire il miglioramento della qualità del servizio**



Dalle risposte si evincono gli elementi che maggiormente bisognerebbe valutare nella proposta progettuale per garantire il miglioramento della qualità del servizio:

- Attrattività dei servizi per gli utenti
 - Offerta di servizi con un livello di comfort, accessibilità, informazione adeguati alle moderne esigenze
- **Domanda 2: Bisogna prendere in considerazione altri criteri**
- Vengono inoltre indicati quali altri criteri bisognerebbe prendere in considerazione:
- Garantire livelli di servizio alti anche per le aree con meno densità abitativa
 - Sicurezza dei viaggiatori, del lavoratore, dell'ambiente

- **Domanda 3: Quali criteri bisognerebbe adottare per misurare la qualità della progettazione dei servizi e degli scenari progettuali**



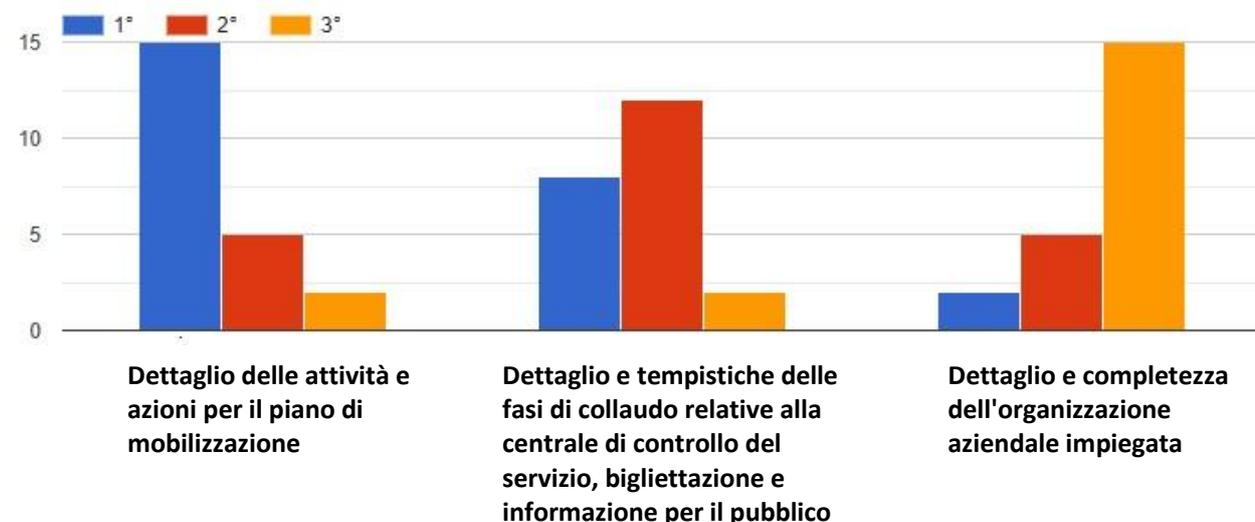
La verificabilità e ripercorribilità dei dati utilizzati e dei risultati ottenuti risulta essere il criterio più importante per misurare la qualità della progettazione dei servizi e degli scenari progettuali, rispetto agli altri due criteri considerati.

- **Domanda 4: È possibile motivare ulteriormente la precedente scelta**

Inoltre, sono state fornite le seguenti osservazioni in relazione alla domanda precedente:

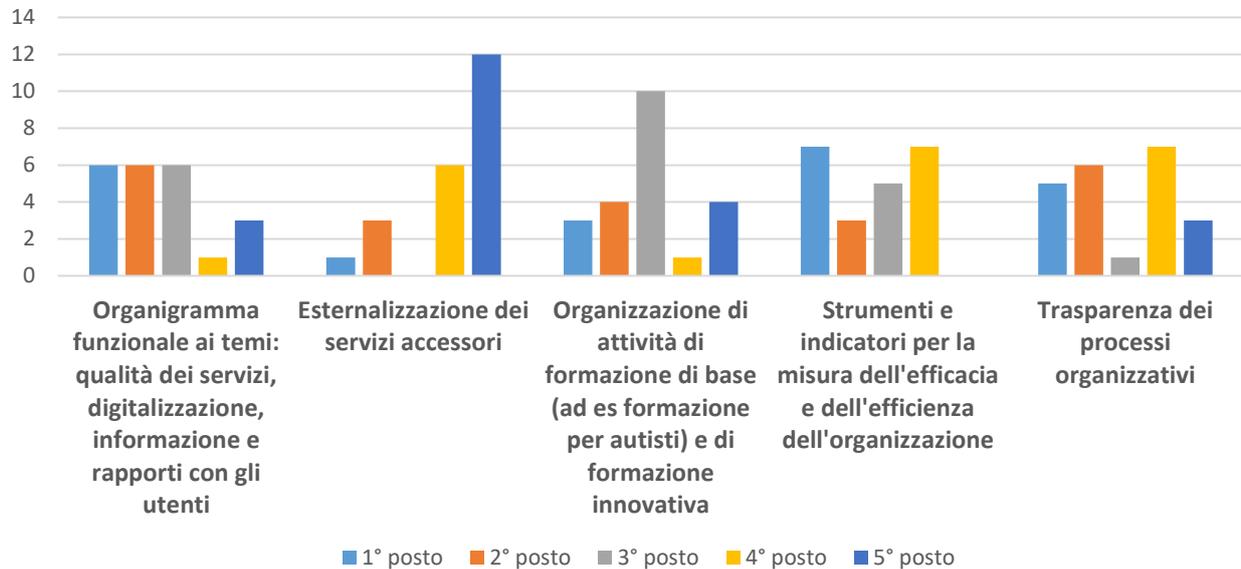
- Sono tre fasi obbligatoriamente sequenziali
- L'utilizzo di metodi scientifici per l'analisi della domanda può essere integrato nell'utilizzo di metodi e indicatori per il confronto tra scenari
- È importante isolare singoli interventi proposti dalle aziende per integrarli nello scenario di piano da adottare, poiché uno scenario elaborato dalle aziende non sarà necessariamente adottato nella sua interezza.

- **Domanda 5: Quali criteri bisognerebbe adottare per valutare i progetti di subentro previsti nelle proposte presentate dai nuovi operatori**



Dai risultati emerge che il criterio più rilevante da adottare è rappresentato dal dettaglio delle attività e azioni per il piano di mobilitazione, rispetto agli altri due criteri considerati.

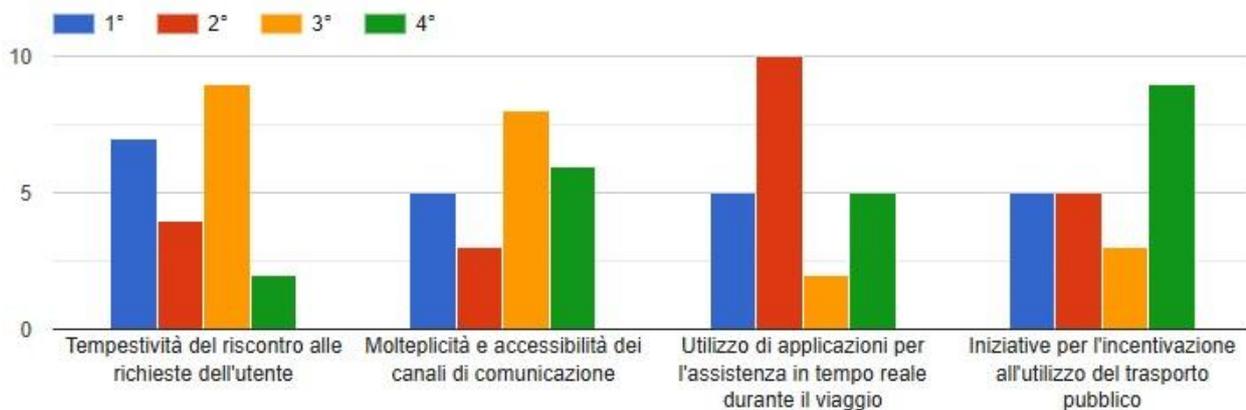
• **Domanda 6: Quali elementi bisognerebbe confrontare in materia di organizzazione aziendale per garantire la qualità dei servizi progettati**



Dalle risposte si evincono gli elementi che maggiormente bisognerebbe confrontare in materia di organizzazione aziendale per garantire la qualità dei servizi progettati:

- Strumenti e indicatori per la misura dell'efficacia e dell'efficienza dell'organizzazione
- Organigramma funzionale ai temi: qualità dei servizi, digitalizzazione, informazione e rapporti con gli utenti

• **Domanda 7: Quali criteri bisognerebbe considerare per valutare l'attenzione ai viaggiatori**

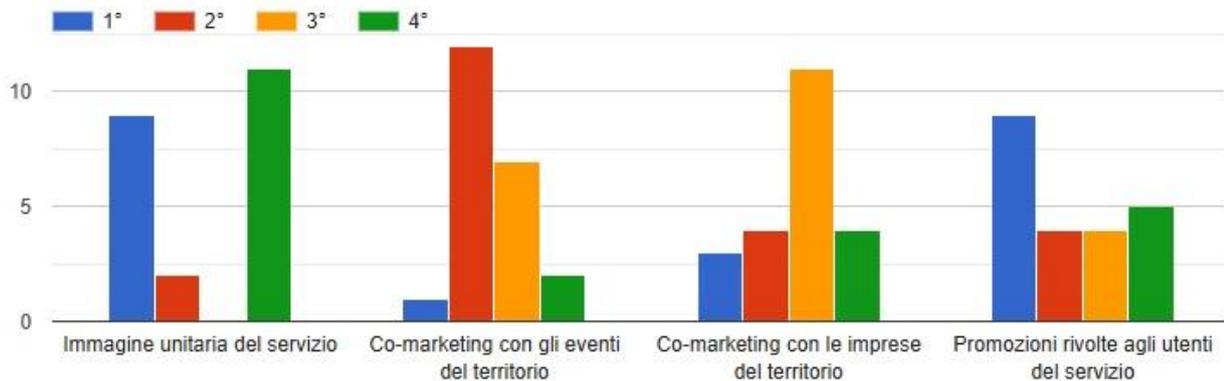


Dai risultati emerge che il criterio più rilevante da considerare è rappresentato dalla tempestività del riscontro alle richieste dell'utente, rispetto agli altri criteri valutati.

• **Domanda 8: Bisogna prendere in considerazione altri criteri**

È stato suggerito che la valutazione delle condizioni meccaniche, igieniche e di comfort delle vetture potrebbe rappresentare un ulteriore elemento da prendere in considerazione.

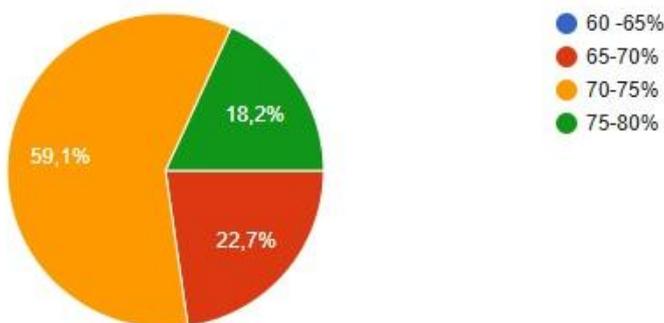
- **Domanda 9: Quali elementi bisognerebbe prendere in considerazione per valutare la proposta di gara relativa alla promozione del servizio**



Dai risultati emerge che l'elemento più rilevante da considerare è rappresentato dalle promozioni rivolte agli utenti del servizio, rispetto agli altri elementi valutati.

Un **ulteriore suggerimento** pervenuto evidenzia l'importanza di investire fortemente nella capillarità e nella frequenza delle linee di Trasporto Pubblico Locale (TPL), anche a scapito del ritorno economico immediato

- **Domanda 10: Peso della proposta tecnico-progettuale in fase di valutazione**



La maggior parte delle risposte indica che il peso della proposta progettuale dovrebbe essere superiore al 70%.

QUESTIONARIO SUI CRITERI MINIMI DI QUALITÀ

La Delibera ART n 53 del 2024 definisce gli indicatori e i livelli target per garantire Condizioni Minime di Qualità nell'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il questionario, destinato ai soli operatori di TPL, ha la finalità di acquisire osservazioni e contributi per valutare se tali indicatori e i relativi livelli target possono essere valutati nelle gare, all'interno degli scenari progettuali delle offerte tecniche, e utilizzati per confrontare le offerte.

Sono state raccolte 6 risposte dai seguenti portatori di interesse:

Arriva Italia, Autolinee Giachino Srl, Azienda Trasporti Milanese Spa, Bus Company Srl, Comune di Acqui Terme, Micla Engineering & Design Srl Italy

Il questionario si articola in 2 sezioni che contengono ognuna una domanda specifica:

1. Quali dei seguenti indicatori ritieni che debbano essere considerati in sede di gara per la valutazione e la comparazione delle offerte

In rosso sono stati evidenziati gli indicatori che hanno ricevuto il maggior numero di voti

Integrazione (multi)modale

- Requisiti minimi di interscambio modale - **5 voti**
- Indicatore e livelli minimi di Trasporto Integrato – TI - **4 voti**
- Indicatore e livelli minimi di Integrazione Tariffaria dei titoli di viaggio ITV - **4 voti**

Conformità del materiale rotabile (disponibilità di posti)

- Indicatore e livelli minimi potenzialità del servizio POT
- Indicatore e livelli minimi Affollamento del servizio (AFF)
- Indicatore e livelli minimi Conformità del sistema di monitoraggio (AVM) - **4 voti**
- Indicatore e livelli minimi Conformità del sistema di rilevazione dei dati (RIL)

Regolarità, puntualità e affidabilità del servizio

- Indicatore e livelli minimi di regolarità - **5 voti**
- Indicatore e livelli minimi di puntualità - **5 voti**
- Indicatore e livelli minimi di affidabilità - **5 voti**

Accessibilità commerciale

- Indicatori e livelli minimi di accessibilità commerciale - **6 voti**

Contrasto all'evasione tariffaria

- Indicatori e livelli minimi sul contrasto all'evasione tariffaria - **6 voti**

Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento alle PMR)

- Indicatore e livelli minimi di disponibilità e fruibilità di Servizi accessibili alle PMR (SPMR)
- Indicatore e livelli minimi di Autostazioni accessibili alle PMR (APMR)
- Indicatore e livelli minimi di Fermate accessibili alle PMR (FPMR)

Sostenibilità ambientale

- Indicatore e livelli minimi di Sostenibilità del parco veicolare (SP) - **5 voti**
- Indicatore e livelli minimi di Intensità emissiva (IE)
- Indicatore e livelli minimi di Efficienza energetica (EE)

Informazione all'utenza

- Indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza (prima del viaggio) - **5 voti**
- Indicatori e livelli minimi delle informazioni all'utenza (durante il viaggio) - **5 voti**

Trasparenza

- Indicatori e livelli minimi di trasparenza - **4 voti**

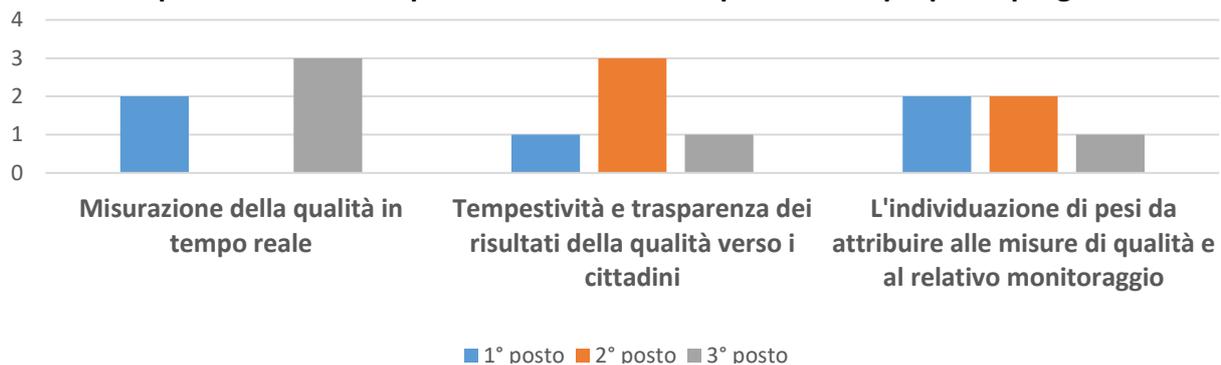
Pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico

- Indicatore e livelli minimi di Esecuzione cicli di pulizia programmati (PUL)
- Indicatore e livelli minimi di Conformità cicli di pulizia eseguiti (PUL_CONF) - **5 voti**
- Indicatore e livelli minimi di Dotazione impianti di climatizzazione (CLIMA)
- Indicatore e livelli minimi di Funzionamento impianti di climatizzazione (CLIMA_FUNZ) - **4 voti**
- Indicatore e livelli minimi di Dotazione impianti tecnologici (TECNO)
- Indicatore e livelli minimi di Funzionamento impianti tecnologici (TECNO_FUNZ) - **4 voti**

Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale

- Indicatori e livelli minimi di sicurezza del viaggio e del viaggiatore - **5 voti**

2. In base a quali altri elementi può essere valutata la qualità della proposta progettuale



Sulla base delle risposte ricevute si evince una pari importanza tra la misurazione della qualità in tempo reale e l'individuazione di pesi da attribuire alle misure di qualità e al relativo monitoraggio.

QUESTIONARIO SUL SET INFORMATIVO DI DATI

Il questionario, destinato ai soli operatori di TPL, ha la finalità di acquisire osservazioni su alcuni elementi del set informativo che sarà messo a disposizione degli operatori economici ai fini della partecipazione ai bandi di gara.

Sono state raccolte 5 risposte dai seguenti portatori di interesse:

Atap Spa, Autolinee Giachino Srl, Bus Company, Comune di Garbagna Novarese, Micla Engineering & Design Srl Italy

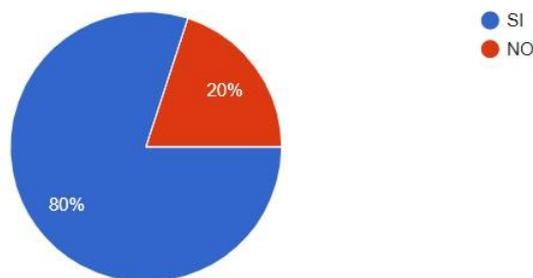
Il questionario si articola in 3 sezioni ognuna con una domanda a risposta chiusa.

3. SET DI DATI SUL PARCO AUTOBUS

I dati descrittivi del Parco Autobus a disposizione sono i seguenti:

- Numero Telaio, targa, data prima immatricolazione (gg/mm/aaaa)
- Società intestataria
- Marca, modello, allestimento
- Categoria veicolo, lunghezza (metri)
- Alimentazione, classe Euro
- Posti a Sedere, posti in piedi, posti totali offerti, posti riservati, posti carrozzina
- Impianto audio, visivi, condizionamento, videosorveglianza a bordo
- Presenza di AVM, OTX
- Sistema bigliettazione elettronica (SBE-BIP), predisposizione cablaggio SBE-BIP
- Conta passeggeri
- Portabici
- Entità contributo pubblico (euro)

Domanda 1: Si richiede se tali dati siano sufficienti



Dalle risposte emerge che la maggioranza dei partecipanti considera il set di dati adeguato.

Si suggerisce di aggiungere i seguenti dati:

- numero porte
- altre dotazioni (es.: sistemi vedr/dashcam, sistemi spegnimento incendi, ecc.)

4. SET DI DATI SUL PERSONALE

I dati a disposizione relativi al personale sono quelli inseriti nella banca dati CCNL e sono di seguito elencati per campo informazione:

- Codice regionale aziendale, nome azienda
- Contratto, bacino
- Matricola, data inizio e fine servizio rispetto all'anno di riferimento, mesi di lavoro (se inferiore al periodo di riferimento)
- Qualifica
- Tempo di lavoro (full time, part time), ore del part time %, occupazione percentuale nel contratto
- Parametro del CCNL, consistenza media in relazione al periodo di riferimento rispetto al tempo di lavoro

Domanda 1: Si richiede se tali dati siano sufficienti



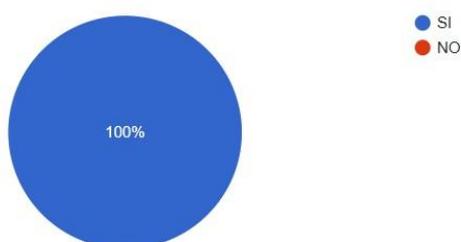
Dalle risposte emerge che il set di dati è sufficiente.

5. SET DI DATI SUI DEPOSITI

Per ciascun bacino è stato individuato un gruppo di depositi ottimali, per ciascuno dei quali è possibile fornire i seguenti dati:

- Codice Deposito, Nome azienda utilizzatrice
- Indirizzo, comune
- Proprietà dell'immobile, deposito in locazione o di proprietà dell'OE
- Superficie totale, superficie scoperta, superficie dedicata allo stazionamento
- Tipologia e descrizione degli impianti
- Valore residuo, coefficiente di ammortamento
- N° stalli
- N° linee assegnate, n° corse complessive, km di servizio e km a vuoto

Domanda 1: Si richiede se tali dati siano sufficienti



Dalle risposte emerge che il set di dati è sufficiente.

CONCLUSIONI

La presente relazione ha raccolto e analizzato i contributi derivanti dai cinque questionari diffusi durante il processo di consultazione.

La partecipazione attiva degli enti territoriali, dei portatori di interesse e degli operatori economici ha permesso di identificare: le priorità e le esigenze per l'affidamento della concessione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistico nei quattro Bacini di mobilità piemontesi, fornendo inoltre indicazioni e considerazioni specifiche per l'individuazione dei lotti.

I risultati emersi forniscono una base per definire gli obiettivi e le modalità di attuazione delle future gare, garantendo che le scelte operate siano il frutto di un processo inclusivo e partecipativo.

Questa relazione rappresenta un importante strumento per garantire che le decisioni future siano basate su una solida comprensione delle esigenze e delle aspettative degli stakeholder, contribuendo così a migliorare l'efficacia e la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale nel territorio piemontese, promuovendo una pianificazione strategica che risponda realmente alle necessità della comunità e degli utenti del servizio.