



COMUNE DI PISA
Direzione Avvocatura Civica

Prot 14204 del 11/02/2019.

Al Consiglio Comunale
[tramite la Direzione Finanze]

Al Segretario Generale

OGGETTO: Istanza di riconoscimento di debito fuori bilancio.

Con la presente si comunica che, dalle verifiche effettuate, risulta la sussistenza del seguente debito fuori bilancio:

Oggetto del debito: Tribunale civile– sezione civile – azione ex art.700 c.p.c. ordinanza del 14/01/2019— Palumbo Adriano e Cinquegrana Gabriella nella loro qualità di genitori esercenti la patria potestà sul figlio minore Palumbo Marco c/ Comune di Pisa -Condanna del Comune di Pisa alle spese di giudizio - importo € 1.220 comprensiva di accessori come per legge. (133C2018)

Soggetto creditore:

Nome e Cognome: Marco Palumbo

Codice fiscale: PLMMRC04S20H501Q

Genitori esercenti la patria potestà Adriano Palumbo (PLMDRN75N75C10C034W) e Gabriella Cinquegrana (CNQGRL78T71C034G)

Residenza: Marina di Pisa , via Ordine di Santo Stefano 80.

Importo complessivo del debito: € = 1780,13

| | |
|-----------|-----------------------------|
| di cui: € | 1.220,00= spese processuali |
| € | 183,00= spese generali 15% |
| € | 56,12= cap 4% |
| € | 321,01= IVA 22% |

Fattispecie di legittima riconoscibilità:

x art. 194, comma 1, lett. a), D.Lgs. 267/2000: sentenze esecutive;

☞ art. 194, comma 1, lett. b), D.Lgs. 267/2000: copertura di disavanzi di consorzi, aziende speciali e di istituzioni, nei limiti degli obblighi derivanti da statuto, convenzione o atti costitutivi, purché sia stato rispettato l'obbligo di pareggio di cui all'art. 144 del D.Lgs. 267/2000 ed il disavanzo derivi da fatto di gestione;

☞ art. 194, comma 1, lett. c), D.Lgs. 267/2000: ricapitalizzazione, nei limiti e nelle forme previste dal Codice Civile o da norme speciali, di società di capitali costituite per l'esercizio di servizi pubblici locali;

☞ art. 194, comma 1, lett. d), D.Lgs. 267/2000: procedure espropriative o di occupazione d'urgenza per opere di pubblica utilità;

☞ art. 194, comma 1, lett. e), D.Lgs. 267/2000: acquisizione di beni o servizi, in violazione degli obblighi di cui ai commi 1, 2 e 3 dell'art. 191 del D.Lgs. 267/2000 ("Regole per l'assunzione di impegni di spesa e per l'effettuazione delle spese") nei limiti degli accertati e dimostrati utilità ed

arricchimento per l'ente, nell'ambito dell'espletamento di pubbliche funzioni e servizi di competenza (*).

(*) **Dimostrazione dell'avvenuta utilità ed arricchimento per l'Ente:** _____
—

Fatti, circostanze e comportamenti che hanno determinato la formazione del debito:

-Con ricorso ex art.700 e 702 .c.p.c., notificato in data 19/12/2018, i sig.ri Adriano Palumbo e Gabriella Cinquegrana, non in proprio, ma in qualità di genitori esercenti la patria potestà del figlio minore Marco Palumbo hanno chiesto al giudice di accertare e dichiarare che la presenza di barriere architettoniche sugli autobus gestiti da CTP e alle fermate gestite da Pi.sa.mo e dal Comune di Pisa rappresenta un comportamento discriminatorio da far cessare con l'adeguamento dei mezzi e delle fermate.

- Con Ordinanza del 14/01/2019 nella causa rubricata al n.r.g. 45989/2018 il Tribunale di Pisa ha accolto le pretese del ricorrente e ha condannato il comune di Pisa a rifondere al ricorrente le spese di giudizio quantificate in € 1220 oltre iva e c.p.a., spese forfetarie, successive ed occorrente.

Accertamento delle responsabilità ed azioni conseguenti:

in relazione ai comportamenti che hanno determinato la formazione del debito fuori bilancio, effettuati gli opportuni riscontri:

☞ non si ravvisano profili di responsabilità;

☞ si rinvencono i seguenti profili di responsabilità:

—
—

In relazione alle responsabilità rilevate sono state avviate le seguenti azioni a tutela dell'Ente:

Documentazione giustificativa del debito che si allega alla presente

- Relazione dell'Avvocatura civica

- Ordinanza del 14/01/2019 nella causa rubricata al n.r.g. 45989/2018 -Tribunale di Pisa

Effettuata l'istruttoria del caso, si propone il riconoscimento di legittimità del debito fuori bilancio sopra descritto, secondo quanto previsto dall'art. 194 del D.Lgs. 267/2000, avendo riscontrato la sussistenza dei necessari presupposti di fatto e di diritto.

Ai sensi dell'art. 49 e dell'art. 147-bis del D.Lgs. 267/2000, si esprime parere favorevole di regolarità tecnica sulla presente proposta di riconoscimento di debito fuori bilancio.

Pisa, 11/02/2019

IL DIRIGENTE
Dott.ssa Manuela Ballantini

Oggetto: Tribunale di Pisa – Provvedimento d’urgenza ex art. 700 e 702 bis cpc - Palumbo +1 c/ Comune di Pisa, Compagnia Toscana Trasporti, Pisamo Srl - Ordinanza con la quale il giudice ordina al CTT e Comune di adeguare gli autobus e alcune fermate al ricorrente disabile, con condanna alle spese di lite – Debito fuori bilancio - Relazione.

Con ricorso ex art. 700 e 702 bis cpc notificato in data 19/12/2018, i sigg. Adriano Palumbo e Gabriella Cinquegrana, non in proprio ma in qualità di genitori del minore Marco Palumbo, citano il Comune di Pisa a costituirsi nel giudizio, già promosso contro la Compagnia Pisana Trasporti e con chiamata in causa della Pisamo Srl.

Per quanto riguarda l’istanza ex art.700 cpc, essi chiedono in via cautelare e urgente di ordinare alla CTT, a PISAMO srl e al Comune di Pisa, di adeguare le fermate del trasporto pubblico – per il percorso Marina di Pisa, via Ordine di S. Stefano n.80 – piazza S. Antonio e secondo l’orario scolastico – in maniera da garantire la salita e la discesa del minore in carrozzina, predisponendo un servizio di assistenza al viaggiatore disabile oppure di adottare ogni altra misura ritenuta idonea a garantire al disabile la salita e la discesa in maniera autonoma.

Per quanto riguarda l’istanza ex art. 702 bis cpc, gli stessi chiedono al giudice, oltre che fissare con decreto l’udienza di comparizione delle parti, accertare e dichiarare che la presenza di barriere architettoniche sugli autobus - della società CTT, ed alle fermate gestite da PISAMO srl e dal Comune di Pisa – costituisce atto/comportamento discriminatorio ai sensi dell’art.2 L.n.67/2006 e dell’art.28 del dlgs n.150/2011 e per questo, in via principale ordinare la cessazione del comportamento discriminatorio pregiudizievole ordinando alle società di cui sopra ed al Comune l’adeguamento di tutti i mezzi come sopra descritto.

I ricorrenti chiedono, altresì, di condannare le suddette società ed il Comune al risarcimento del danno non patrimoniale da quantificarsi in via equitativa nella

misura di 250,00 euro per ogni giorno di ritardo a partire dall'inizio della scuola fino al saldo o nella misura maggiore o minore ritenuta di giustizia, a favore di Marco e dei suoi genitori.

Si costituiva il Comune di Pisa, il quale faceva presente quanto segue.

L'Amministrazione comunale, già nel mese di ottobre e, pertanto, prima ancora dell'accaduto al minore disabile impossibilitato ad effettuare la discesa in autonomia, investiva la società PISAMO srl di effettuare una ricognizione delle fermate sulle linee più importanti per poter realizzare un progetto che ha come obiettivo l'accessibilità totale (disabili motori, disabili della vista, ecc.) delle fermate delle linee più importanti.

La PISAMO ha iniziato l'attività ricognitiva delle fermate per stabilire modalità di realizzazione ed i relativi costi, sempre al fine di redigere un progetto da poter successivamente appaltare, una volta che il Comune di Pisa avesse stanziato dei fondi e creato degli impegni di spesa.

In occasione del sopralluogo sono state esaminate sei fermate complessivamente, due sul litorale e quattro in città lungo la linea LAM ROSSA.

Le due fermate del litorale erano quelle di interesse del minore – che al momento del sopralluogo i tecnici ignoravano sia il nome sia la specifica disabilità – cioè quella relativa alla fermata di Via dell'Ordine di Santo Stefano sita in Marina di Pisa e la fermata omologa in direzione opposta in Piazza Gorgona.

All'epoca del sopralluogo le due fermate erano solo due fermate sulla linea Pisa-Litorale da rendere accessibili.

In merito alla domanda giudiziale proposta dai sig.ri Adriano Palumbo e Gabriella Cinquegrana quali esercenti la potestà genitoriale sul minore Marco Palumbo, pertanto, il Comune, tramite la società PISAMO, aveva già avviato un progetto per l'adeguamento e l'accessibilità delle fermate bus.

Nel mese di ottobre 2018 la PISAMO, il Comune e la CTT, insieme ad un architetto esperto di barriere architettoniche, analizzavano le prime 6 fermate, due a Marina di Pisa

e 4 a Pisa, lungo la LAM ROSSA in prossimità dell'Ospedale di Cisanello: via Trivella, via Martin Lutero e via Bargagna.

Della fermata di Piazza Gorgona il Comune e la PISAMO ne hanno discusso anche con la locale Soprintendenza, la quale ha consigliato di lasciare un passaggio pedonale, sul retro della piattaforma di ml 1,5, per la realizzazione di un percorso pedonale ed anche allo scopo di realizzare uno stacco con le strutture della piazza storica.

È stato predisposto, quindi, un preventivo di spesa per il progetto, che è stato inserito nella variazione al bilancio 2018, in corso di approvazione, con la dicitura "Interventi per la messa in sicurezza di fermate bus", con previsione di un importo di € 200.000

La somma stanziata in bilancio per il progetto di accessibilità totale per disabili motori, disabili della vista, ecc. non è esaustiva dell'intero progetto, ma ne costituisce, tuttavia, un buon inizio.

E comunque le fermate di Marina di Pisa sono le prime ad essere esaminate e saranno le prime ad essere eseguite. Come risulta dalla nota dell'ing. Greco in data 20 novembre già citata.

Con successivo provvedimento del dirigente della Direzione Urbanistica – Mobilità e Programmazione OO.PP. , fra le altre cose, è stato affidato alla PISAMO, che opererà come stazione appaltante nel rispetto della normativa vigente in materia di lavori pubblici, la progettazione e la realizzazione dei lavori relativi ad interventi per la messa in sicurezza di fermate bus, percorsi pedonali e piste ciclabili.

Il Comune di Pisa, pertanto, stava già affrontando il problema delle modalità di accesso ai trasporti pubblici delle persone a mobilità ridotta, già prima della presentazione del ricorso da parte dei sigg. Palumbo.

Risulta da quanto sopra che, nonostante il disagio del minore non sia riconducibile al Comune ma alla Compagnia Toscana Trasporti, l'amministrazione si è resa subito disponibile a facilitare l'accesso sui mezzi pubblici al minore.

Il Comune ritiene di aver dimostrato di essersi adoperato per quanto di sua competenza.

All'udienza del 22.12.2018 il Comune ha fatto presente: - che era in corso, prima dell'insorgere del contenzioso, un'attività di adeguamento delle fermate; - che ha già approvato uno stanziamento per interventi sulle fermate; - che sarà data priorità all'adeguamento delle fermate di Marina di Pisa.

Il Giudice ha ribadito che l'udienza riguarda solo il procedimento ex art.700 cpc e chiede verbalmente al Comune di inviare allo stesso tramite posta elettronica, entro il 28 dicembre 2018, le attività necessarie per la risoluzione della problematica.

Dopodichè si è riservato di decidere.

Il Comune in data 27 dicembre 2018, cioè nel primo giorno lavorativo utile dopo la chiusura dell'ufficio del periodo natalizio, in ottemperanza a quanto richiesto dal giudice e dopo aver chiesto alla Pisamo e alla Direzione Mobilità dell'ente la tempistica dei lavori di adeguamento delle fermate, inviava al Giudice quanto richiesto. Nello specifico, a dimostrazione delle attività avviate per la modifica delle fermate inviava, nota della Direzione mobilità, nota assessore Dringoli, nota del Direttore della Pisamo.

Con tali note venivano comunicati al Giudice tutti gli interventi provvisori del Comune che sarebbero stati attuati prima dell'inizio delle scuole dopo le vacanze di Natale e gli interventi definitivi di adeguamento delle pedane alle fermate interessate degli autobus entro il 31.1.2019. Si portava a conoscenza del giudice, inoltre, dell'approvazione di uno stanziamento necessario per fare fronte a tali lavori.

In data 14.1.2019 il giudice, dopo aver richiamato la normativa nazionale ed europea sui disabili, accoglie il ricorso e condanna alle spese di lite di € 6.100 oltre accessori, il CTT nella misura del 80% ed il Comune di Pisa nella misura del 20%. Non condanna alle spese la Pisamo ritenendo la stessa sprovvista di autonomia finanziaria.

Il ricorso non è suscettibile di impugnazione in quanto il giudice ha spiegato esaurientemente che tali misure di adeguamento per i disabili sono previste dalla normativa nazionale ed europea – così come è previsto il divieto di discriminazione

delle persone con disabilità - e, pertanto, avrebbero dovuto già essere predisposte da tempo, senza costringere i genitori del minore disabile a sporgere denuncia.

Avv. Giuseppina Gigliotti

Accoglimento totale del 14/01/2019
RG n. 4589/2018 -1



TRIBUNALE DI PISA
SEZIONE CIVILE

Nella causa civile iscritta al n. r.g. **4589/2018** promossa da:

ADRIANO PALUMBO e GABRIELLA CINQUEGRANA, nella qualità di
esercenti la responsabilità genitoriale nei confronti del figlio minore
PALUMBO MARCO

PARTE ATTRICE

contro

CTT NORD S.R.L.,

PARTE CONVENUTA

e con

PISAMO AZIENDA PER LA MOBILITA' S.R.L.

e

COMUNE DI PISA,

PARTI TERZE CHIAMATE

Il Giudice dott. Daniele Mercadante,
a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 22/12/2018,
ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

Adiva questo Tribunale, ai sensi dell'art. 700, c.p.c., parte Ricorrente, la quale esponeva che Palumbo Marco, nato a Roma il 20.11.2004, è affetto da grave disabilità, essendogli stata riscontrata una paralisi cerebrale infantile di tipo tetraplegico-spastico, con prevalente interessamento dell'emilato sinistro; a causa della predetta patologia il minore è stato

riconosciuto portatore di handicap in condizione di gravità non rivedibile, ai sensi della legge n. 104/92, art. 3.

Il minore abita con i genitori in Marina di Pisa, alla via dell'Ordine di Santo Stefano, n. 80 e, per il corrente anno, è iscritto alla prima media dell'Istituto scolastico Galilei Pacinotti, in Via B. Croce, n. 32/34, in Pisa. Il minore, onde raggiungere la scuola insieme ai suoi due fratelli, ha necessità di servirsi dei mezzi di trasporto pubblici della Resistente CTT, che assicurano il servizio pubblico di trasporto tra Marina di Pisa ed il centro della città.

Nel corso del giudizio è stato precisato che il minore è costretto su una carrozzina ad azionamento elettrico, che tale carrozzina non presenta particolari caratteristiche, tali da differenziarla dagli ordinari ausili utilizzati dalle persone affette da disabilità motoria, e che il minore, ove gli autobus del servizio pubblico di linea azionassero le pedane per carrozzine, arrestandosi in corrispondenza di fermate idonee allo scopo, non avrebbe impedimenti a servirsene.

Tale affermazione non è stata contestata.

Il Ricorrente ha rappresentato di avere necessità, onde recarsi a scuola, di usufruire di quattro fermate; due di esse sono le più prossime alla sua abitazione in Marina di Pisa, lungo il tragitto della linea che raggiunge il centro cittadino (più precisamente in Piazza Gorgona ed in Piazza dell'Ordine di Santo Stefano); le rimanenti due sono costituite dai capolinea opposti, situati nella zona centrale di Pisa, in prossimità della stazione ferroviaria, alla Sesta Porta ed in Piazza Sant'Antonio.

Il Ricorrente afferma di avere richiesto alla Resistente CTT, in previsione della necessità di frequentare la classe prima media, di potersi servire degli autobus del servizio pubblico.

Tale fruizione del servizio sarebbe stata impedita dal comportamento della Resistente CTT, in quanto: a) gli autobus del servizio pubblico sarebbero dotati esclusivamente di pedane di accesso per carrozzine di tipo manuale, anziché elettrico; questo farebbe sì che taluni, anche se non tutti, gli autisti degli autobus si rifiutino, in assenza di condizioni di sicurezza per gli altri passeggeri, di abbandonare il posto di guida per aprire e chiudere la pedana, ciò che la renderebbe, di fatto, inutilizzabile; b) gli autobus del servizio pubblico non sarebbero condotti in modo tale da porre la necessaria cura nell'approccio alle quattro fermate delle quali si è trattato, in modo tale da rendere l'azionamento della pedana (allorquando questo viene effettuato) possibile e utile per il Ricorrente; c) la richiesta del Ricorrente di adeguare le fermate, e le modalità di fermata, degli autobus alle esigenze dei passeggeri in carrozzina sono state disattese.

Quanto precede renderebbe imprevedibili, e tali da non potervi fare assegnamento, le modalità di esercizio del servizio pubblico di trasporto,

nonché la possibilità stessa di usufruirne da parte del Ricorrente, il quale, per la sua condizione e per la sua giovane età, nonché per l'attenzione che lo circonderebbe a causa delle continue dispute che il semplice atto di prendere l'autobus comporta, patirebbe un'aperta discriminazione che, vissuta quale stigmatizzazione e pubblica mostra della propria diversità, intesa quale inadeguatezza, si tradurrebbe in un forte disagio psico-fisico, rendendo ogni viaggio (o tentativo di intraprendere un viaggio) sugli autobus del servizio pubblico una potenziale occasione di tensioni, emarginazione e umiliazione.

Il comportamento della Resistente CTT si risolverebbe, pertanto, in una discriminazione indiretta, ai sensi della legge n. 67/2006, in quanto porrebbe il Ricorrente in una situazione di svantaggio sotto l'apparenza dello svolgimento di una serie di atti formalmente neutri, che si sostanzierebbero in una disponibilità ad un accomodamento ai bisogni del Ricorrente frequentemente smentito nei fatti.

Per quanto riguarda il presente ricorso d'urgenza il Ricorrente domanda che si ordini alla Resistente CTT, con limitazione agli orari relativi alla frequenza scolastica del Ricorrente ed alle sole linee e fermate interessate, di adeguare le fermate stesse in maniera da garantire, nel modo ritenuto più opportuno all'esito dell'istruttoria, la salita e la discesa dall'autobus in condizioni di autonomia. Per quanto si esporrà nel seguito, quale conseguenza delle chiamate in causa di Pisano e del Comune di Pisa il Ricorrente domanda che anche dette parti ricevano, per quanto gli compete, l'ordine di rendere effettivo il diritto ad una fruizione non discriminatoria del servizio di trasporto pubblico.

Si costituiva la Resistente CTT, la quale rappresentava di avere profuso ogni sforzo ragionevolmente esigibile al fine di venire incontro alle esigenze del Ricorrente. Affermava che non può riscontrarsi alcuna condotta discriminatoria nei confronti del Ricorrente, il quale deve considerare suo diritto esclusivamente quanto previsto dalla 'carta dei servizi' predisposta dalla Resistente CTT ed approvata dalla Regione Toscana. In particolare, l'offerta per persone a mobilità ridotta che la Resistente CTT è tenuta ad approntare consisterebbe in un servizio di assistenza operante presso il 'Terminal Sesta Porta' (che, si nota, è una delle quattro fermate che il Ricorrente ha necessità di utilizzare nel suo tragitto per la scuola e dalla scuola), servizio che dovrebbe essere richiesto con 36 ore di anticipo e che verrebbe concesso (in mancanza di altre indicazioni dovendosi intendere: laddove la Resistente lo ritenga concretamente possibile) comunicando la disponibilità della Resistente CTT ai richiedenti volta per volta.

La Resistente rappresentava di avere compiuto ogni sforzo per garantire la fruizione del servizio pubblico di trasporto da parte del Ricorrente, ma



che a ciò osta, tra l'altro, l'assenza di fermate dell'autobus 'omologate' (ovverossia, come emerso dall'istruttoria, conformate in modo tale da rendere l'azionamento delle pedane di accesso per le carrozzine agevole o, quanto meno, possibile). La Resistente rappresentava quindi che, fino a quando le fermate non saranno 'adeguate' alle persone in carrozzina, non potrà farsi carico alla Resistente medesima delle loro difficoltà nell'accedere ai mezzi di trasporto pubblici. A questo proposito la Resistente affermava che le fermate idonee alla fruizione da parte di persone a mobilità ridotta e che interessano in questa sede sono quelle della Sesta Porta e di Piazza Sant'Antonio, nel centro di Pisa, mentre le due fermate già menzionate, ed utilizzate dal Ricorrente a Marina di Pisa, non sarebbero 'omologate'; l'adeguamento delle fermate alle esigenze del Ricorrente non spetterebbe alla Resistente, la quale avrebbe segnalato le insufficienze delle menzionate fermate di Marina di Pisa al Comune già in data 21.9.2018, rappresentando le specifiche esigenze del Ricorrente (in tale nota, peraltro, contraddittoriamente a quanto rappresentato in precedenza nell'atto di costituzione, la Resistente affermava che la fermata di Piazza Sant'Antonio non sarebbe 'omologata', nel senso illustrato in precedenza, e che tra tutte le fermate del territorio comunale di Pisa solo quella della Sesta Porta lo sarebbe); la Resistente affermava che le fermate per le quali è causa sarebbero altresì inidonee alla fruizione da parte delle persone a mobilità ridotta in quanto l'accesso ad esse da parte degli autobus sarebbe ostacolato da 'stalli, veicoli in sosta e vegetazione' che, ancora una volta, non sarebbe responsabilità della Resistente eliminare.

Il Resistente rappresentava poi che la Pisamo avrebbe redatto, su incarico del Comune, un progetto per l'accessibilità (leggasi: l'adeguamento alle esigenze delle persone affette da disabilità) delle fermate degli autobus, nel quale una particolare priorità sarebbe riservata alle fermate di Marina di Pisa oggetto del presente procedimento.

In considerazione delle difese svolte dalla Resistente CTT venivano chiamate nel presente giudizio prima Pisamo e, successivamente, il Comune di Pisa.

La Chiamata Pisamo si costituiva rappresentando di essere una società a capitale interamente pubblico, detenuto per il 98,5% dal Comune di Pisa, e di avere appreso della vicenda relativa al Ricorrente solo in data 24.10.2018; in tale data sarebbe stata incaricata dal Comune di Pisa di procedere ad una ricognizione delle fermate degli autobus situate nel territorio municipale allo scopo di procedere alla progettazione ed alla realizzazione di un adeguamento delle fermate ai bisogni delle persone

disabili. La ricognizione ha avuto prioritariamente ad oggetto le due fermate di Marina di Pisa già menzionate in questa sede. Pisamo rappresentava inoltre di avere predisposto un progetto di adeguamento di tali fermate, progetto che, però, non potrebbe trovare realizzazione, in quanto i fondi stanziati dal Comune di Pisa allo scopo non sarebbero sufficienti per la realizzazione di tale piano di interventi urgenti.

La Chiamata Pisamo affermava dunque che, nella propria veste di mero esecutore tecnico delle determinazioni del Comune di Pisa, non è nelle condizioni di realizzare ciò che il Comune stesso non finanzia, avendo per il resto mostrato, con quanto riportato in precedenza, la propria massima sollecitudine nei confronti della risoluzione della questione di cui al presente ricorso.

Si costituiva, a seguito della chiamata in causa originata dalle difese che si sono illustrate in precedenza, il Comune di Pisa, il quale rappresentava che nell'ottobre del 2018 aveva incaricato la Chiamata Pisamo di effettuare la già menzionata ricognizione delle fermate degli autobus del territorio municipale. La prima fase della ricognizione avrebbe interessato sei fermate, tra cui quelle di interesse nel presente ricorso site in Marina di Pisa; le altre quattro fermate interessate sono situate in prossimità del polo ospedaliero di Cisanello, motivo per il quale l'importanza del loro adeguamento alle necessità delle persone disabili appare ovvia.

Il Comune di Pisa rappresentava inoltre di avere predisposto un preventivo di spesa per l'adeguamento di tali fermate, inserito in una variazione al bilancio del 2018, non ancora approvata, per un importo di euro 200.000,00. Il Comune rappresentava che tale stanziamento non è sufficiente alla realizzazione dell'intero progetto, ma che, per ciò che concerne le fermate di Marina di Pisa, il Comune ha determinato di concedere ad esse la massima priorità, facendone le prime ad essere oggetto di intervento di adeguamento, tanto che il dirigente comunale preposto al settore urbanistica, mobilità ed opere pubbliche avrebbe già emanato un provvedimento che affida alla Chiamata Pisamo, in qualità di stazione appaltante, la progettazione e la realizzazione di lavori relativi ad interventi "per la messa in sicurezza di fermate bus, percorsi pedonali e piste ciclabili".

Il Comune affermava che non esisterebbero barriere architettoniche tali da rendere irraggiungibili le fermate dell'autobus di Marina di Pisa che in questa sede interessano, e che il problema si ridurrebbe esclusivamente alla salita ed alla discesa delle carrozzine dagli autobus.

Il ricorso è fondato e merita accoglimento, per i motivi che seguono.

Il Ricorrente lamenta la violazione della legge n. 67/2006 ("Misure per la tutela giudiziaria di persone con disabilità vittime di discriminazioni").

L'art. 2 della legge prevede, per quanto rileva nel presente giudizio, quanto segue: "2. Si ha discriminazione diretta 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.

3. Si ha discriminazione indiretta 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".

Deve notarsi che l'art. 1, c. 1, della medesima legge chiarisce come questa costituisca diretta attuazione dell'art. 3, Cost., e che, ai sensi di tale legge, il principio di eguaglianza cristallizzato dalla norma costituzionale deve intendersi riferito sia ai diritti civili e politici che a quelli economici e sociali.

Il divieto di discriminazione a motivo della condizione di disabilità, peraltro, è esplicitamente sancito dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (art. 21, c. 1) e deve ritenersi parte del patrimonio costituzionale comune del continente.

Quanto precede deve indurre a ritenere che la discriminazione motivata od occasionata da disabilità debba ritenersi prima facie incostituzionale ed illegittima, nel senso che – parimenti a quanto accade in materia di razza, sesso ed opinioni religiose – la discriminazione indiretta nei confronti dei disabili è in ogni caso sottoposta al più rigoroso degli scrutini, e non può essere ritenuta ammissibile se non in presenza di barriere oggettivamente insormontabili, per la tutela di interessi di pari grado costituzionale ed ove sia fornita la dimostrazione che il sacrificio imposto al diritto all'eguale trattamento della categoria discriminata sia il minore possibile, considerate tutte le rimanenti alternative ragionevolmente praticabili.

Quanto precede trova conferma ed integrazione nella Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, entrata in vigore il 3.5.2008 e ratificata dallo Stato italiano con legge n. 18/2009.

Tale Convenzione prevede, in particolare, che "gli Stati Parti riconoscono che tutte le persone sono uguali di fronte e secondo la legge ed hanno diritto, senza alcuna discriminazione, a uguale protezione e uguale beneficio della legge. 2. Gli Stati Parti devono proibire ogni forma di discriminazione fondata sulla disabilità e garantire alle persone con disabilità uguale ed effettiva protezione legale contro la discriminazione qualunque ne sia il fondamento. 3. Al fine di promuovere l'eguaglianza ed eliminare le discriminazioni, gli Stati Parti prenderanno tutti i provvedimenti appropriati per assicurare che siano forniti

accomodamenti ragionevoli" (art. 5); che "gli Stati Parti prenderanno ogni misura necessaria ad assicurare il pieno godimento di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali da parte dei bambini con disabilità su base di eguaglianza con gli altri bambini. 2. In tutte le azioni concernenti i bambini con disabilità, il superiore interesse del bambino sarà tenuto prioritariamente in considerazione" (art. 6); che "al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli ambiti della vita, gli Stati Parti devono prendere misure appropriate per assicurare alle persone con disabilità, su base di eguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico [e] ai trasporti" (art. 8).

Deve specificarsi, in quanto rilevante per ciò che concerne la materia oggetto del presente ricorso, che per 'accomodamento ragionevole' la Convenzione intende, come specificato nelle definizioni (art. 1), "le modifiche e gli adattamenti necessari ed appropriati che non impongano un onere sproporzionato o eccessivo, ove ve ne sia necessità in casi particolari, per assicurare alle persone con disabilità il godimento e l'esercizio, su base di eguaglianza con gli altri, di tutti i diritti umani e libertà fondamentali".

Tornando alla normativa statale, nell'ambito del settore dei trasporti l'art. 26 della legge 104/1992 afferma che "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".

Peraltro già la legge n. 118/1971, all'art. 28, prevedeva che "ai mutilati e invalidi civili che non siano autosufficienti e che frequentino la scuola dell'obbligo o i corsi di addestramento professionale finanziati dallo Stato vengono assicurati: a) il trasporto gratuito dalla propria abitazione alla sede della scuola o del corso e viceversa, a carico dei patronati scolastici o dei consorzi dei patronati scolastici o degli enti gestori dei corsi; b) l'accesso alla scuola mediante adatti accorgimenti per il superamento e la eliminazione delle barriere architettoniche che ne impediscono la frequenza; c) l'assistenza durante gli orari scolastici degli invalidi più gravi".

L'obbligatorietà dell'accomodamento di persone in carrozzina sui mezzi di trasporto urbano è, infine, positivamente stabilita dal DPR n. 503/1996, all'art. 24.

In aggiunta a quanto precede deve rilevarsi che la situazione del minore che debba usufruire del trasporto pubblico per adempiere al proprio obbligo scolastico (e godere del correlativo diritto) appare senz'altro



oggetto di una tutela maggiormente intensa rispetto a quella riservata ad altri casi e, pertanto, potrà essere ritenuta suscettibile di un potenziale 'bilanciamento' con concorrenti situazioni costituzionalmente tutelate ulteriormente ridotto, sia nel suo ambito che nella sua invasività.

Questo, in particolare – oltretutto per quanto già riferito circa l'art. 6 della Convenzione ONU e per la legge n. 118/1971 -, in virtù della previsione di cui all'art. 34, c. 1 e c. 2, Cost., secondo i quali "la scuola è aperta a tutti. L'istruzione inferiore, impartita per almeno otto anni, è obbligatoria e gratuita". A questo proposito la Corte Costituzionale, con la Sentenza n. 215/1987, così si esprime: "le successive disposizioni contenute nell'art. 34 palesano il significato di garantire il diritto all'istruzione malgrado ogni possibile ostacolo, che di fatto impedisca il pieno sviluppo della persona. L'effettività dell'istruzione dell'obbligo è, nel secondo comma, garantita dalla sua gratuità".

Alla luce di quanto precede deve rilevarsi che, nel corso del presente procedimento, è stato accertato, o risulta pacifico e non contestato, quanto segue:

- il Ricorrente non è affetto da disabilità tali da rendere il suo ausilio alla mobilità diffforme rispetto a quelli più comunemente utilizzati dalle persone a mobilità ridotta necessitanti di una carrozzina elettrica;
- il personale della Resistente CTT ha, come ammesso dalla parte in udienza, adottato un comportamento imprevedibile, di modo che il Ricorrente non sappia se, in occasione di una concreta, singola salita o discesa dall'autobus, verrà aiutato a salire o scendere oppure no e, in caso positivo, in quale maniera, tra l'altro perché gli autisti della Resistente CTT non sembrano essere stati posti nella condizione di comprendere se l'assentarsi momentaneamente dal posto di guida per azionare le pedane manuali sia suscettibile di esporli a rischi o responsabilità;
- la salita e la discesa del Ricorrente dagli autobus sono condizionate, inoltre, dalla pacifica inidoneità delle fermate di Marina di Pisa già citate, ad un utilizzo corretto della rampa di elevazione e abbassamento della carrozzina;
- le operazioni di cui al punto che precede sono inoltre ostacolate dalla presenza di stalli, auto in sosta e piante che rendono la posizione di fermata dell'autobus incerta e scarsamente prevedibile, laddove una esatta determinazione del punto di fermata appare imprescindibile al fine di garantire un corretto, agevole e sicuro utilizzo delle pedane.

Considerato quanto sopra deve ritenersi inconferente l'argomento secondo il quale la 'carta dei servizi' della Resistente CTT, avallata peraltro dalla Regione Toscana, ed il 'contratto di servizio', documenti che preciserebbero gli obblighi relativi alla fornitura del servizio pubblico di trasporto da parte della Resistente CTT, limiterebbero l'assistenza dovuta ai disabili al servizio appositamente dedicato presso la stazione centrale

della Sesta Porta, che predisporrebbe ausili solo ove interpellato 36 ore prima della prevista esigenza e solo ove ritenuto possibile.

Tale interpretazione dei limiti del servizio è direttamente confliggente con il quadro normativo rappresentato, per ciò che già è stato illustrato e per i seguenti, ulteriori motivi:

- 1) Da quanto illustrato in precedenza deve ricavarsi che l'accesso ai mezzi di trasporto pubblici da parte di persone affette da disabilità in carrozzina elettrica, per le quali sia sufficiente la predisposizione di appositi spazi all'interno del mezzo di trasporto e di pedane di salita e discesa, senza che a tale condizione si accompagnino meno frequenti ed ulteriori esigenze e problematiche, è da considerarsi, alla luce del quadro normativo sopra riportato e della nozione di 'ragionevole accomodamento' tratta direttamente dalla Convenzione ONU, già menzionata, come il grado più basso di accomodamento da approntarsi da parte dei fornitori di servizi di trasporto pubblici; per essere più chiari: al di sotto di tale soglia si situa unicamente l'indifferenza nei confronti delle esigenze dei portatori di disabilità;
- 2) In ragione di quanto sostenuto al punto 1) che precede non può dunque ritenersi che i mezzi pubblici carenti di pedane e di spazi di stazionamento per carrozzine siano suscettibili di un giudizio, da condursi caso per caso, in merito alla loro adeguatezza alla normativa di protezione del disabile, in quanto essi sono, senz'altro e per definizione, non adeguati alla disabilità per come essa è socialmente percepita, oltreché per come è descritta dal legislatore nazionale e sovranazionale;
- 3) A nulla vale sostenere, nel confutare tale constatazione, che il servizio di assistenza previa richiesta sia effettivamente fornito presso il centro situato alla Sesta Porta; tale servizio deve ritenersi indirizzato a richieste speciali rispetto alle ordinarie esigenze dei passeggeri che si muovono su carrozzine elettriche 'standard', e non a queste ultime, che sono prevedibili e, di fatto, previste, standardizzate e del tutto 'banali' (se non nelle possibilità di finanziamento degli interventi richiesti, almeno) nella predisposizione degli 'accomodamenti' che richiedono al fornitore di un servizio che ha natura pubblica, e che devono ritenersi dunque, come detto, non solo 'ragionevoli', ma ragionevoli in sommo grado, tanto da rendere, per converso, 'irragionevole' la condizione che si verifica laddove essi difettino; in questo senso depone chiaramente il già citato art. 26 della legge 104/1992 il quale, dopo avere disposto l'obbligo di approntare le condizioni di fruizione della mobilità 'ordinaria' da parte dei soggetti disabili, afferma, in un separato comma, che "i comuni assicurano, nell'ambito delle proprie ordinarie risorse di bilancio, modalità di trasporto individuali per le persone handicappate non in grado di servirsi dei mezzi pubblici", con ciò confermando la doverosità di interpretare l'obbligo di approntamento di 'ragionevoli accomodamenti' in maniera diversa a seconda del carattere

relativamente 'ricorrente' o, al contrario, 'straordinario' della disabilità che venga di volta in volta in questione nella materia della quale ci si occupa in questa sede.

Quanto alla posizione mantenuta dai Chiamati Comune di Pisa e Pisamo deve rilevarsi quanto segue:

- a) Entrambi i Chiamati hanno affermato l'inadeguatezza delle fermate che il Ricorrente intende utilizzare ai fini di assicurare una agevole manovra di azionamento delle pedane di salita e discesa delle carrozzine, quanto meno in riferimento a Marina di Pisa;
- b) Nessuno dei Chiamati ha contestato quanto affermato in giudizio in merito alla presenza di stalli, auto in sosta e vegetazione che renderebbero ancora più difficoltosa per gli autobus, almeno in talune occasioni, la manovra di avvicinamento alle fermate onde arrestarsi in posizione tale da rendere meno disagiata l'azionamento delle pedane;
- c) D'altra parte i Chiamati hanno rappresentato di avere predisposto un intervento di somma urgenza per l'adeguamento delle fermate di Marina di Pisa oggetto del presente ricorso, intervento che dovrebbe essere completato nei primi mesi del 2019; tale intervento comporterà la transitoria inagibilità delle fermate attuali, circostanza della quale deve tenersi conto in sede di decisione sul presente ricorso d'urgenza.

Deve infine rilevarsi che: i) la mancata possibilità di accesso, tramite carrozzina elettrica, ai mezzi di trasporto pubblici, e ii) l'assenza di un piano di intervento dei Comuni in materia di adeguamento delle fermate dei mezzi del trasporto pubblico alle esigenze dei disabili, da realizzarsi in tempi ragionevoli, costituiscono forme di discriminazione indiretta ai danni dei disabili; quanto precede è già stato affermato dalla giurisdizione ordinaria: a tale proposito si richiamano le concordi decisioni del Tribunale di Vicenza, n. 572, del 13.9.2017, e del Tribunale di Roma, del 24.10.2011 (s.n.) e del giorno 8.3.2012, n. 4929.

Quanto precede rende ragione del perché il ricorso debba ritenersi assistito da fumus boni iuris.

In ordine alla sussistenza del periculum in mora sia sufficiente considerare come debba ritenersi grave ed irreparabile il danno che colpisce un minore disabile il quale, a causa di quanto si è illustrato in precedenza, deve reputarsi costretto ad assistere con frequenza a negoziazioni, richieste, dinieghi, aventi ad oggetto la sua possibilità di usufruire del servizio di trasporto pubblico; tale diretta esposizione ad una marginalizzazione sociale direttamente derivante dalla propria disabilità deve ritenersi in grado di indurre in lui un acuto sentimento di 'non conformità' agli 'standard' dei cosiddetti normodotati, inducendolo, in spregio alla verità, ad auto-percepirsi come un 'peso', un 'ostacolo' alla 'velocità' e 'dinamicità' degli 'altri'; in tale modo viene posta a rischio, prima ancora che la salute del Ricorrente, unitamente al suo diritto a

spostarsi su mezzi pubblici per usufruire dell'istruzione obbligatoria, la sua dignità umana, dichiarata intangibile dall'art. 1 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e protetta dall'art. 2 della Costituzione italiana.

Quanto alla residualità del rimedio richiesto dal Ricorrente, sia sufficiente porre mente alle richieste da questi avanzate, insuscettibili di trovare una soddisfazione attraverso un provvedimento diverso da quello d'urgenza.

Le spese seguono la soccombenza e l'interesse di ciascuna parte nella decisione, e sono calcolate in base alle tariffe relative alle controversie di valore indeterminato di complessità media. La mancanza di autonomia finanziaria della Chiamata Pisamo, incontestata in giudizio, deve portare, nei suoi confronti, alla compensazione delle spese di lite.

P.Q.M.

Il Tribunale di Pisa, decidendo sul ricorso ex art. 700, c.p.c., di cui sopra:

- Ordina a CTT Nord Srl, per quanto concerne il servizio reso al Ricorrente, di: a) adeguare il proprio servizio in modo tale che le pedane per la salita e la discesa della carrozzina elettrica del Ricorrente, negli spostamenti da e per la scuola, ampiamente descritti nella motivazione, vengano effettivamente manovrate, e che tale manovra venga effettuata dall'autista dell'autobus o, comunque, da personale della stessa CTT Nord Srl, a meno che la CTT Nord Srl non intenda adoperare mezzi a pedana elettrica; b) adeguare il proprio servizio facendo sì che le fermate nei tragitti sopra descritti da e per la scuola effettuati dal Ricorrente avvengano in modo tale da rendere tale salita e discesa quanto più agevole possibile;
- In considerazione del fatto che deve ritenersi in corso di approvazione un piano del Comune di Pisa e di Pisamo volto ad adeguare le fermate di Marina di Pisa, e presumendo che tale piano abbia una rapida esecuzione, ordina al Comune di Pisa ed a Pisamo di garantire, fino all'adeguamento delle fermate utilizzate dal Ricorrente, che le fermate attuali e quelle provvisorie che dovessero essere approntate temporaneamente durante i lavori di adeguamento di quelle esistenti, siano accessibili agli autobus della CTT Nord Srl in maniera tale da consentire al personale di questa di adempiere, in occasione di ogni trasporto del Ricorrente da e per la scuola, agli obblighi di cui al punto che precede della presente decisione;
- Compensa le spese del giudizio tra Pisamo ed il Ricorrente;
- Dichiarata tenuti e condanna CTT Nord Srl ed il Comune di Pisa, nella misura rispettivamente dell'80 e del 20 per cento, a rifondere al



Accoglimento totale del 14/01/2019
RG n. 4589/2018 -1

Ricorrente le spese del presente giudizio, che si liquidano in euro
6.100,00, oltre IVA, CPA e spese forfetarie, oltre successive occorrendo.

Manda la Cancelleria per la comunicazione alle parti.
Pisa, 14/01/2019

IL GIUDICE
dott. Daniele Mercadante

44806cdec5a56aa92579309ad69970