

Tribunale di Vicenza, sez. II Civile, ordinanza 13 settembre

Giudice Morsiani

L'Associazione Luca Coscioni ha tra i propri scopi statuari l'affermazione dei diritti delle persone malate e con disabilità. Ai sensi dell'art. 4 comma 3 della legge n. 67/2006, ha proposto avverso AIM Mobilità s.r.l. un ricorso, depositato il 9.2.2016, affermando che, nella gestione del servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Vicenza, la convenuta, cui è affidata tale gestione, opera una discriminazione avverso le persone disabili in quanto i mezzi utilizzati per il trasporto non sono accessibili alle persone con disabilità motorie. In particolare i mezzi sono privi delle pedane estraibili che consentono alle persone costrette a muoversi su sedia a rotelle di salire e scendere dal mezzo in condizioni di autonomia e sicurezza e sono altresì privi dei sistemi di bloccaggio della carrozzina che assicurino al disabile, una volta salito sul mezzo, di viaggiare in sicurezza. Ha svolto pertanto le seguenti conclusioni:

1) ordinare, ex art. 3, comma 3, la cessazione immediata del comportamento discriminatorio posto in essere in forma collettiva da AIM Mobilità s.r.l., ciò mediante:

a) la pronta installazione sui propri mezzi di trasporto, entro termini congrui e comunque non oltre sei mesi, delle pedane volte a consentire alle persone disabili costrette a muoversi sulla sedia a rotelle di poter salire e scendere dagli autobus in condizione di sicurezza, autonomia e dignità;

b) la predisposizione, entro termini congrui e comunque non oltre sei mesi, degli strumenti tecnici e del personale volti ad assicurare a norma di legge il funzionamento delle pedane ove installate e presenti sugli autobus, in modo da garantire la loro attivazione e/o utilizzo in condizioni di sicurezza da parte degli utenti costretti a muoversi sulla sedia a rotelle, sì che questi ultimi possano accedere liberamente ed in ogni momento ai mezzi di trasporto pubblico locale in modo autonomo, sicuro e dignitoso;

c) la pronta installazione sui propri mezzi di trasporto, entro termini congrui e comunque non oltre sei mesi, dei meccanismi di bloccaggio/aggancio della carrozzina in modo da garantire alle persone diversamente abili di poter prendere gli autobus in condizioni di sicurezza e autonomia.

In subordine, nel caso in cui le opere indicate alle lettere a), b) e c) non fossero realizzabili, si chiede che il Tribunale adito ordini alla AIM MOBILITA' S.r.l. di adottare, entro il termine fissato nel provvedimento, un piano di rimozione delle discriminazioni accertate. Il piano verrà adottato, ai sensi dell'art. 28, comma 5, D.Lgs. n. 150/2011, sentito l'ente collettivo ricorrente ovvero l'Associazione Luca Coscioni per la Libertà di ricerca scientifica.

2) condannare AIM Mobilità s.r.l. a risarcire all'Associazione Luca Coscioni per la Libertà di Ricerca Scientifica il danno non patrimoniale che fin d'ora si quantifica in via equitativa in Euro 25.000,00 (venticinquemila/00), ovvero in quella maggiore o minore somma ritenuta di giustizia, il tutto sulla base di quanto esposto alla lettera O) di cui alla premessa del presente atto e tenuto conto della grave violazione, pure alla dignità, posta in essere in tutti questi anni dall'azienda convenuta nei confronti di tutte le persone disabili;

3) ordinare, ex art. 3, comma 4, L. 67/2006, la pubblicazione del provvedimento a spese di AIM Mobilità s.r.l. su uno dei quotidiani a maggiore diffusione nel territorio interessato.

Con vittoria di spese, competenze ed onorari di causa.

AIM Mobilità s.r.l. si è costituita eccependo di non essere più il gestore del servizio di trasporto pubblico locale, avendo ceduto il relativo ramo d'azienda a Società Vicentina Trasporti s.r.l. con effetto dal 1.3.2016. Ha inoltre negato che vi siano state anche in passato le discriminazioni denunciate o che comunque esse siano addebitabili alla convenuta.

Alla luce delle difese di AIM Mobilità, la ricorrente ha rinunciato alla prima domanda svolta in ricorso nei riguardi di AIM Mobilità s.r.l. e, autorizzata, ha chiamato in causa Società Vicentina Trasporti s.r.l. (SVT s.r.l.) rivolgendo contro la stessa le domande già articolate nell'atto introduttivo.

SVT s.r.l. ha fatto proprie le difese di AIM Mobilità s.r.l. e ha precisato di non potere essere ritenuta responsabile di eventuali condotte discriminatorie avvenute prima che la gestione del servizio di trasporto le fosse affidata.

Sia AIM Mobilità s.r.l. che SVT s.r.l. hanno chiesto il rigetto delle domande svolte in ricorso.

L'Associazione Luca Coscioni è iscritta nell'elenco degli enti abilitati ad agire a tutela delle persone con disabilità vittime di discriminazione, previsto dall'art. 4 della legge n. 67/2006 e approvato con DPCM 2.10.2015. Agisce in questa sede per denunciare una discriminazione collettiva in quanto assume che le

condotte omissive dell'ente gestore del servizio di trasporto locale precludano a tutte le persone con disabilità motoria la possibilità di avvalersi del servizio in autonomia. Deduce sul punto due avvenimenti occorsi il 21.6.2014 e il 23.3.2015, ma prospetta una situazione di generale e persistente inadeguatezza del parco mezzi utilizzato dal gestore rispetto alle dotazioni che potrebbero rendere tali mezzi fruibili dai disabili. Afferma, in sostanza, che nessun disabile nel Comune di Vicenza può utilizzare gli autobus del servizio pubblico in quanto i mezzi dotati di pedana estraibile o di piano ribassato sono pochi e comunque i conducenti non sono in grado di azionare i dispositivi, nonostante la richiesta del disabile. I testimoni sentiti hanno narrato quanto accaduto nelle due occasioni riferite.

1) Il 21.6.2014 Bu. An., disabile che si muove su sedia a rotelle, è potuta salire sull'autobus nella fermata vicina a casa solo perché aiutata da tre accompagnatori e nonostante la presenza di un dislivello di 25 cm circa tra il piano ribassato dell'autobus (munito di dispositivo per "inchinarsi" verso la banchina) e il marciapiedi dove era posta la fermata: l'operazione ha richiesto 17 minuti. Sul mezzo la carrozzina, non essendo in alcun modo agganciata o fissata, si muoveva ad ogni fermata e ripartenza del bus ed è stato pertanto necessario che gli accompagnatori si occupassero anche di tenere ferma la sedia, per evitare situazioni pericolose. Giunta alla fermata di Piazza (omissis...), sono intervenuti i controllori di AIM, i quali hanno detto alla Bu. che non avrebbe dovuto salire sul mezzo in quanto privo di dispositivi. Anche nella fermata di Piazza (omissis...) persisteva un dislivello di circa 30 cm tra il pavimento dell'autobus ed il piano della banchina, cosicché la discesa è stata resa possibile, nuovamente, dall'aiuto degli accompagnatori della Bu.. Quando più tardi la Bu. ha cercato di riprendere l'autobus per tornare a casa, alla stessa fermata di Piazza (omissis...), ha dovuto rinunciare in quanto il dislivello era di circa 40 cm e l'autista, oltre a non prestarsi per aiutare la disabile a salire, ha chiuso le portiere del mezzo ed è ripartito.

2) Il 23.3.2015 Co. Pa., disabile che utilizza per spostarsi la sedia a rotelle, ha constatato di non potere salire sull'autobus, alla fermata di via (omissis...) vicina a casa sua, in quanto i due mezzi che si sono successivamente fermati erano privi sia di pedana che di sistema per l'inclinazione. La Co. ha riferito di essere riuscita a salire su un autobus per la prima volta dopo vent'anni, alla fermata di via (omissis...) posta davanti all'Ospedale Civile, all'inizio del 2017. In corrispondenza di questa fermata la banchina è stata di recente conformata in modo da essere più alta di un normale marciapiede (è alta 27 cm) e affiancabile dall'autobus in modo che sia utilizzabile il sistema dell'inchino del mezzo. Durante il viaggio la teste, tetraplegica (e quindi in difficoltà nell'uso degli arti superiori) ha dovuto essere aiutata per evitare che la carrozzina di muovesse. Alla fermata di arrivo, presso la stazione ferroviaria, la Co. ha dovuto essere aiutata da chi la accompagnava e dal conducente del mezzo in una faticosa operazione di discesa essendovi uno scarto di 20 cm circa tra il bus e la banchina.

I due fatti oggetto di prova non possono essere considerati, come vorrebbe parte resistente, quali episodi estemporanei e privi di rilievo probatorio. Ciò perché le due persone sentite sono entrambe residenti a Vicenza da moltissimi anni e hanno dichiarato di non avere mai avuto la possibilità di usare l'autobus, se non nelle rare occasioni riferite e con le difficoltà di cui si è detto. Hanno in particolare riferito:

- di non avere mai visto pedane estraibili concretamente utilizzate dai mezzi nei loro percorsi;
- di non avere mai rinvenuto, nemmeno sul sito internet del gestore, informazioni che indichino quali linee e quali fermate sono attrezzate per i disabili, né di avere visto contrassegni speciali sui mezzi attrezzati (salvo che nei mezzi utilizzati per il "servizio a chiamata", di cui si dirà);
- di avere visto, nei casi in cui le disabili hanno cercato di usare l'autobus, gli autisti del tutto impreparati a fare fronte alla richiesta, costretti a telefonare in azienda per farsi dare istruzioni, in alcuni casi indisponibili a collaborare con il disabile, fino a negare l'accesso al mezzo.

In sostanza le disabili sentite in udienza hanno riferito che chi è portatore di disabilità motoria a Vicenza non può fare conto sul servizio di trasporto pubblico locale. Gli episodi riferiti (avvenuti in contesti ordinari, con riguardo a percorsi posti nel centro della città e a fermate molto utilizzate dal pubblico, poste nelle vicinanze di punti nevralgici della città, quali la stazione dei treni, l'ospedale e il centro storico) sono evidentemente fatti dimostrativi, pensati per documentare una situazione persistente e risaputa, che vede i portatori di handicap costretti a rinunciare alla fruizione di un servizio pubblico di cui, più degli altri, avrebbero bisogno.

La prova di questo stato di fatto può ritenersi adeguatamente fornita dalla ricorrente con le prove

testimonialiali indicate anche in ragione della disposizione di cui all'art. 28 comma 4 del D.Lgs. n. 150/11, in base alla quale è lecito desumere dalla prova di singoli fatti l'esistenza di una condotta discriminatoria più generale, salvo che non sia il convenuto a provare il contrario.

Nel caso di specie, né AIM Mobilità s.r.l., né Società Vicentina Trasporti s.r.l., hanno contestato i fatti riferiti. Soprattutto, le società resistenti, a fronte delle prove di un servizio inadeguato o negato in casi specifici portate dalla ricorrente, non hanno provato che, nel concreto, il servizio di trasporto pubblico è invece fruibile in autonomia dai disabili vicentini, quantomeno entro certi limiti. Non hanno dunque provato, come era loro onere fare, che i fatti del 21.6.2014 e 23.3.2015 sono stati episodi isolati, né che Bu. An. e Co. Pa. potrebbero, eventualmente assumendo migliori informazioni o utilizzando determinati accorgimenti, usare da sole il mezzo pubblico per spostarsi in città.

Parte resistente ha allegato l'esistenza di un servizio alternativo di trasporto per i disabili, garantito dal Comune di Vicenza. Di ciò è stata data prova mediante l'assunzione come testimone del direttore del Settore Servizi Sociali del Comune. Il Comune di Vicenza ha stipulato convenzioni con una cooperativa per fornire ai disabili un servizio di trasporto mediante l'uso di mezzi specificamente attrezzati. Vi è un servizio dedicato a chi deve recarsi quotidianamente al lavoro e un servizio che è di volta in volta prenotabile per il tempo libero (non però per recarsi ad una visita medica). Il costo è paragonabile a quello che sostiene chi usa i mezzi pubblici. Le disabili sentite come testi hanno confermato che vi è questo servizio, ma hanno riferito delle difficoltà che si incontrano, specialmente quando si tratta di spostamenti diversi da quelli quotidiani per il lavoro: i mezzi disponibili sono pochi, è necessario prenotare con ampio anticipo ed è difficile essere accontentati se lo spostamento avviene nelle ore in cui lavoratori e studenti fruiscono del servizio. Vi è poi la possibilità di utilizzare il taxi, con una parziale rimborso del costo da parte del Comune. Inoltre l'azienda di trasporti prevede, solo nelle ore serali, un servizio a chiamata che, per i disabili, prevede l'impiego di mezzi attrezzati. Non è escluso che le esigenze dei disabili siano soddisfatte dall'ente pubblico o dal concessionario mediante un servizio specifico e dedicato, distinto da quello destinato agli altri cittadini, ma, come si vede, il servizio sostitutivo descritto non può dirsi sufficiente. Grazie a questi servizi i disabili ricevono in effetti un ausilio importante, ma non viene loro assicurato esattamente e pienamente ciò che è loro diritto conseguire in base alla legislazione vigente. Non viene loro data la possibilità di godere infatti di un servizio pubblico che abbia le caratteristiche del servizio di trasporto pubblico urbano, cioè con libertà e autonomia di spostamento tali da potere vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli ambiti della vita (Convenzione Onu sui diritti delle persone con disabilità 13.12.2006, ratificata in Italia con la legge n. 18 del 3.3.2009; legge n. 104/1992, art. 26; legge n. 118/71, art. 27). 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.

I resistenti affermano che, anche ove fosse accertato che vi è una discriminazione ai danni dei disabili, non sono loro i responsabili di questo, in quanto la legislazione affida agli enti pubblici territoriali i poteri decisori e i compiti di programmazione relativi alla materia, stabilendo inoltre che i contratti di servizio, mediante i quali gli enti territoriali affidano la gestione dei servizi, devono assicurare la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari. Difetterebbe quindi, in capo ad AIM Mobilità s.r.l. prima e a Società Vicentina Trasporti s.r.l. poi, l'autonomia necessaria per organizzare il servizio in modo da garantire ai disabili un servizio adeguato. L'eccezione non è fondata. Il D.Lgs. n. 422/97, nel prevedere il conferimento alle regioni e agli enti locali delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale, stabilisce in particolare che le regioni, cui spettano compiti di programmazione, conferiscano ai comuni le funzioni in materia di trasporto pubblico locale a livello comunale e che i comuni, a loro volta, affidino ai gestori l'esercizio del servizio mediante contratti di servizio. In tali contratti devono essere indicati le caratteristiche dei servizi offerti e gli standard qualitativi minimi del servizio. Nel contratto con il quale il Comune di Vicenza ha affidato ad AIM Mobilità s.r.l. il servizio, com'è ovvio, è previsto l'obbligo dell'affidatario di rispettare ogni obbligo di servizio previsto dalla normativa applicabile. Tra gli obblighi di legge che senz'altro il gestore è tenuto a rispettare vi è quello di non violare i diritti soggettivi degli utenti e tra i diritti degli utenti con 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" (Legge n. 104/92 art. 26). E' quindi un obbligo da cui è gravato il gestore quello di non pregiudicare tali diritti soggettivi. Il limite delle risorse economiche disponibili vale per tutti gli enti che esercitano servizi pubblici e non può giustificare condotte illecite. Il gestore dispone di un margine di autonomia nell'utilizzo delle risorse e nella scelta circa la loro allocazione: lo ha dimostrato anche in questo procedimento dando atto degli sforzi fatti, anche se non sufficienti. E' del tutto legittima la pretesa della ricorrente di verificare se tale autonomia sia stata esercitata in modo conforme agli obblighi di legge che vincolano chi è affidatario del servizio di trasporto nei riguardi degli utenti con disabilità.

I resistenti sostengono altresì che il mero adeguamento dei dispositivi speciali presenti sui mezzi non sarebbe di per sé sufficiente a garantirne la fruibilità da parte delle persone che si muovono su sedia a rotelle in quanto, per consentire al disabile di salire sull'autobus in autonomia, sarebbe comunque necessario l'adeguamento delle banchine stradali sulle quali sono poste le fermate, compito che spetta al Comune di Vicenza. Gli autobus possono essere utilizzati dai disabili se muniti di pedana estraibile e/o di un sistema di inclinazione/abbassamento laterale che consenta di eliminare l'altezza del piano di calpestio del mezzo rispetto al livello stradale dal quale gli utenti accedono. Evidentemente la conformazione adeguata delle banchine è necessaria affinché i disabili possano salire e scendere dal veicolo utilizzando i dispositivi posti sul mezzo. Tuttavia è un fatto notorio, confermato anche in sede di istruttoria dal dirigente comunale dott. Ca. An. e dalla tabella allegata alla nota 8.5.2017 dimessa da SVT, che molte delle banchine stradali sono in condizioni sufficientemente buone da consentire l'uso delle pedane. L'adeguamento della fermata di via (omissis...), davanti all'Ospedale, di cui si è detto sopra (e della quale ha riferito lo stesso An.) ha reso il marciapiede particolarmente adatto all'uso dei disabili in quanto il livello è stato alzato fino a 27 cm, in modo da non rendere necessario alcun inchino dell'autobus, e la banchina è stata strutturata in modo da sopravanzare il bordo della carreggiata, consentendo all'autobus di affiancarla rapidamente con manovra rettilinea. Questa è la soluzione ottimale per garantire "l'accessibilità universale", ma non è necessario attendere che tutte le fermate di Vicenza siano modificate come quelle di via (omissis...) per consentire a chi usa sedie a rotelle di usare l'autobus. Secondo quanto riferito dal teste An., per esempio, è sufficiente che il marciapiede sia rialzato dal fondo stradale di 15 cm. Ciò che si vuole dire è che, se è del tutto auspicabile per l'ottimizzazione degli interventi un coordinamento tra gestore del servizio e comune, l'intervento del comune sulla sede stradale non è una pre-condizione imprescindibile per rendere il servizio di trasporto pubblico locale fruibile ai disabili per un numero rilevante di linee e in molte fermate.

Tutte le parti hanno richiamato il concetto di "accomodamento ragionevole", che è definito nella citata Convenzione ONU del 2006 come "le modifiche e gli adattamenti necessari ed appropriati che non impongano un carico 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". Anche parte ricorrente riconosce che non è possibile pretendere da subito la piena e immediata utilizzabilità dell'intera rete di trasporto urbano da parte dei disabili. E' necessario utilizzare un criterio elastico che tenga conto una serie di fattori, non ultimo quello della proporzionalità dell'impegno economico rispetto al beneficio concretamente raggiungibile. Va dato atto ad SVT s.r.l. di avere assunto nella presente controversia una linea di responsabilità e di non volersi sottrarre alla sfida che ella sa di dovere affrontare, costituita dalla necessità di offrire a tutti gli utenti, senza discriminazioni basate sulle condizioni di salute, un servizio accettabile. L'ing. Umberto Rovini, direttore generale di SVT s.r.l., intervenuto in udienza, ha dato conto dello sforzo che l'azienda sta compiendo per adeguare il parco mezzi e l'azienda ha indicato (nota 8.5.2017) una serie di obiettivi concreti per il miglioramento del servizio destinato a persone affette da difficoltà motorie.

Resta il fatto che ad oggi i disabili vicentini non usano gli autobus pubblici, così come dimostrato dai fatti accaduti alle due testimoni sentite e dall'esperienza che più in generale le testimoni hanno esposto. Evidentemente non è sufficiente acquistare mezzi attrezzati per garantire il servizio. E' necessario garantire l'effettivo utilizzo dei dispositivi, mediante la formazione del personale e la codificazione delle condotte che il personale è tenuto a seguire. Inoltre, se l'azienda non è in grado (per le dette ragioni) di assicurare un servizio accessibile per tutti gli orari e i percorsi, è imprescindibile che gli utenti disabili

abbiano la possibilità di conoscere con sicurezza quali spostamenti essi possono effettuare fruendo del servizio di trasporto pubblico e in quali fasce orarie. Ciò può avvenire solo tramite l'identificazione dei percorsi fruibili dai disabili (in relazione all'impiego dei mezzi attrezzati e alla conformazione delle banchine di fermata) e la diffusione di informazioni all'utenza circa i detti percorsi e gli eventuali limiti orari. Si deve ritenere che una maggiore attenzione alle esigenze degli utenti disabili avrebbe consentito di raggiungere risultati apprezzabili, nei termini sopra descritti, ben prima del deposito del ricorso in esame, senza necessità di interventi eccessivi o sproporzionati, e quindi nell'ambito di un ragionevole bilanciamento tra diritti dell'utenza in posizione di svantaggio ed esigenze di contenimento dei costi. In tal senso il gestore non può pretendere di essere giustificato ed esente da responsabilità.

Dall'istruttoria è emerso che il problema del gestore non è tanto legato alla carenza di mezzi attrezzati nell'insieme dei veicoli disponibili. Sono gli stessi resistenti a dare atto che il numero di mezzi idonei si è ridotto nel 2016 da 43 a 27, contro i 57 mezzi attrezzati, e che è in programma l'acquisto entro il 2018 di altri 23 mezzi attrezzati per il trasporto di persone con ridotta capacità motoria, cosicché a fine 2018 gli autobus inutilizzabili per i disabili saranno solo una quota contenuta dell'intero parco mezzi. E' vero che, come detto, un ulteriore importante limite è dovuto alla conformazione della strada e della fermata, di modo che in diverse fermate anche gli autobus muniti di pedana non potranno essere usati dai disabili fino a quando la fermata non sarà modificata.. Sarà compito di SVT s.r.l. concordare con il Comune di Vicenza un piano di adeguamento delle fermate, almeno per le linee principali. Nella missiva 2.5.2015 il dirigente del settore mobilità del comune dott. Ca. An. dà conto dell'esistenza di un programma del comune per la trasformazione delle linee 1, 5 e 7 in Linee ad Alta Mobilità, con fermate attrezzate e protette per i disabili e lo stesso dott. An., in sede testimoniale, ha dichiarato che gli obiettivi di cui alla lettera del 2.5.2015 sono acquisiti e che molte fermate sono state adeguate. Anche nella situazione attuale, tuttavia, SVT s.r.l. è nelle condizioni per adottare entro termini contenuti misure sufficienti a garantire l'uso almeno di una parte delle linee in essere per un buon numero di fermate ai disabili. Il problema dell'assenza di sistema di bloccaggio/assicurazione della carrozzina sul mezzo, che i disabili sentiti come testi hanno riferito di avere sperimentato, si deve ritenere risolto sui mezzi che sono omologati per il trasporto di persone con difficoltà motoria e che pertanto sono muniti dei dispositivi previsti dalla normativa vigente anche relativi al momento in cui il disabile, salito sul veicolo, deve viaggiare in condizioni di sicurezza.

Appare adeguato alle esigenze di tutela rappresentate in ricorso lo strumento dell'adozione del "piano di rimozione delle discriminazioni accertate" previsto dall'art. 28 del D.Lgs. n. 150/11. Ciò in quanto, perché cessi la discriminazione in atto e non si ripeta, è necessaria la predisposizione di un programma che individui le soluzioni migliori raggiungibili, tenuto conto dei limiti strutturali esistenti e delle esigenze effettive degli utenti con disabilità. Il programma dovrà essere adottato da SVT s.r.l., attuale gestore del servizio, sentita la ricorrente, come previsto dalla norma citata.

La ricorrente ha chiesto anche la condanna dei resistenti al risarcimento del danno non patrimoniale cagionato dalla reiterata violazione dei diritti delle persone disabili. L'Associazione Luca Coscioni agisce in questa sede in qualità di ente che rappresenta gli interessi di tutti i disabili e in considerazione della natura collettiva della discriminazione denunciata. La legittimazione ad agire, che è espressamente riconosciuta dall'art. 4 della legge n. 67/2006 alle associazioni iscritte nell'elenco previsto dalla medesima disposizione, si estende anche alla possibilità di chiedere la condanna dell'autore della discriminazione al risarcimento del danno. L'associazione, quale ente esponentiale degli interessi dei disabili, fa valere l'interesse comune dell'intera categoria anche all'accertamento dell'esistenza ed entità potenziale dei danni, a prescindere dalle peculiarità delle posizioni dei singoli individui, che vengono sollevati dall'onere di proporre cause individuali (Cass. n. 17351/11). Il danno risarcibile va valutato in relazione alla natura collettiva della discriminazione e in via equitativa. Può essere condannata solo AIM Mobilità s.r.l., che ha gestito il servizio fino alla data di notifica del ricorso, giacché SVT s.r.l. non è responsabile per quanto accaduto prima che subentrasse nella gestione. In via equitativa il danno può essere liquidato in Euro 6.000,00.

E' altresì stata richiesta l'applicazione della norma, pure contenuta nell'art. 28 citato, che prevede che il giudice possa ordinare la pubblicazione del provvedimento su un quotidiano. Considerato che la lite interessa la posizione di un'ampia categoria di utenti e attiene ad un servizio pubblico, appare utile dare

pubblicità al provvedimento. Anche la domanda di pubblicazione del provvedimento rientra in effetti tra quelle tendenti ad eliminare gli effetti della discriminazione e ad imporre l'adozione di condotte conformi alla legge.

Le spese di lite vanno regolate secondo quanto previsto dagli artt. 702 ter settimo comma e 91 c.p.c. e devono pertanto essere poste a carico della resistente e della terza chiamata, parti soccombenti. La liquidazione è quella che segue:

fase

studio 1.600,00

introduttiva 1.100,00

istruttoria/trattazione 1.200,00

decisione 1.800,00

totale compensi 5.700,00

spese generali 855,00

esborsi 145,50

totale 6.700,50

PQM

Il Tribunale, ogni diversa domanda disattesa:

1) ordina a Società Vicentina Trasporti s.r.l. di adottare, entro il termine di sei mesi dalla comunicazione di questa ordinanza, sentita preventivamente l'Associazione Luca Coscioni per la Libertà di Ricerca Scientifica, un piano di rimozione delle discriminazioni in essere ai danni dei portatori di disabilità motoria nell'esercizio del servizio di trasporto pubblico locale affidato dal Comune di Vicenza alla medesima Società Vicentina Trasporti s.r.l. che preveda:

- a) il completamento nei termini temporali indicati in motivazione del programma di rinnovamento dei veicoli utilizzati per il servizio in modo che, entro la fine del 2018, almeno il 60% dei mezzi in uso siano attrezzati per il trasporto dei disabili che si muovono su sedia a rotelle;
- b) la fruibilità da parte dei disabili in sedia a rotelle, entro 4 mesi dall'adozione del piano, di almeno 4 linee della rete di trasporto urbana e suburbana, limitatamente alle fermate che, per la loro conformazione, possono essere utilizzate dai disabili ove l'autobus sia attrezzato;
- c) l'incremento delle linee fruibili ad 8 entro il 31.12.2018 e a 12 entro il 30.6.2019, anche sulla base di un programma concordato con il Comune di Vicenza per l'adeguamento delle banchine;
- d) l'adozione di un codice di comportamento cui i conducenti degli autobus siano tenuti per quanto attiene l'accesso ai mezzi dei disabili e di un programma di formazione e aggiornamento del personale, in modo che i conducenti siano in grado di utilizzare in tempi rapidi i dispositivi presenti nel veicolo destinati agli utenti con disabilità;
- e) la messa disposizione degli utenti, sul sito internet dell'azienda e sulle pubblicazioni destinate all'utenza, di una chiara informazione circa le linee, le fermate e gli orari in cui è garantita al disabile in sedia a rotelle la possibilità di usare il mezzo in autonomia;
- f) l'apposizione sui mezzi attrezzati di contrassegni per identificare i mezzi utilizzabili dai disabili e gli spazi sul mezzo destinati alla sedia a rotelle;

2) condanna AIM Mobilità s.r.l. a pagare alla Associazione Luca Coscioni per la Libertà di Ricerca Scientifica la somma di Euro 6.000,00 a titolo di risarcimento del danno;

3) ordina la pubblicazione del dispositivo della presente ordinanza, a spese e cura di AIM Mobilità s.r.l. e Società Vicentina Trasporti s.r.l. in solido, per una sola volta, sulle pagine del quotidiano "Il Giornale di Vicenza";

4) condanna AIM Mobilità s.r.l. e Società Vicentina Trasporti s.r.l. in solido a rifondere alla Associazione Luca Coscioni per la Libertà di Ricerca Scientifica le spese di lite, liquidate in Euro 6.700,50, oltre ad IVA e CPA come per legge.

Vicenza, 13 settembre 2017