C I T T À D I T O R I N O

INTERPELLANZA: "IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: PER TUTTI MA NON PER I DISABILI" PRESENTATA IN DATA 25 MARZO 2019 - PRIMO FIRMATARIO TRESSO.

I sottoscritti Consiglieri Comunali e la sottoscritta Consigliera Comunale,

PREMESSO CHE

- la Città di Torino il 7 maggio 2012 approvava la deliberazione (mecc. 2012 01582/119) recante l'approvazione del nuovo "Regolamento del servizio di trasporto destinato a persone assolutamente impedite all'accesso e alla salita sui mezzi pubblici di trasporto e ai ciechi assoluti";
- a seguito di questa approvazione, ben 5 associazioni di disabili presentavano ricorso (numero di registro generale 806 del 2012) al TAR per il Piemonte contro questa deliberazione, chiedendone l'annullamento e, contestualmente, l'annullamento del contratto di servizio del 5 ottobre 2010, con cui il Comune di Torino aveva affidato a GTT S.p.A. la "gestione integrata dei trasporti disabili, scolastici ed assistenziali", nella parte in cui non veniva contemplato a carico del gestore "alcun onere di eliminazione delle barriere architettoniche e comunque l'esecuzione di interventi atti a consentire alle persone disabili di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo alle stesse condizioni degli altri cittadini dei servizi di trasporto collettivo appositamente adattati o di servizi alternativi, anche in ottemperanza ad un piano o programma pluriennale". Nel ricorso veniva quindi chiesto l'accertamento dei comportamenti omissivi dell'Amministrazione Comunale di inadempimento dell'obbligo ex lege di adozione di tali atti di pianificazione o di eliminazione delle barriere architettoniche;
- il TAR, con Sentenza n. 1456-2014, si pronunciava sul ricorso, in parte respingendolo, in parte dichiarandolo irricevibile, riconoscendo che le modifiche regolamentari approvate dal Comune di Torino risultavano espressione dell'ampia discrezionalità attribuita dalla legge agli enti locali per l'organizzazione del servizio e la disciplina dei requisiti soggettivi e reddituali di accesso, e non risultano manifestamente irragionevoli o discriminatorie. Cionondimeno, la medesima Sentenza accertava "la condizione di inadempienza del Comune di Torino rispetto ai doveri di programmazione e pianificazione discendenti dall'articolo 24, nono comma, della Legge n. 104 del 1992, comportando quindi la declaratoria di illegittimità del contratto di servizio stipulato il 5 ottobre 2010 con GTT S.p.A. (nella parte in cui non prevede a carico della società concessionaria l'obbligo di dare attuazione ad un programma pluriennale di investimenti

per la mobilità dei disabili), nonché la declaratoria dell'obbligo del Comune di Torino di programmare (con la necessaria e puntuale indicazione dei tempi e delle modalità di finanziamento) gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche" ai sensi di quanto prescritto dall'articolo 24, nono comma, della Legge n. 104 del 1992, con riferimento in particolare alla "accessibilità degli spazi urbani", alla "individuazione e realizzazione di percorsi accessibili", alla "installazione di semafori acustici per non vedenti", alla "rimozione della segnaletica installata in modo da ostacolare la circolazione per le persone disabili";

- nelle motivazioni, la Sentenza dichiarava che: "... Nel merito, è in primo luogo fondata la doglianza con la quale i ricorrenti lamentano l'assenza nel Contratto di Servizio con GTT S.p.A. di puntuali obblighi di eliminazione delle barriere architettoniche. Dai documenti prodotti in giudizio, risulta che soltanto il 58,2% degli autobus di linea è munito del pavimento ribassato senza gradini e soltanto il 36,8% è munito di un sistema audiovisivo di annuncio fermata, mentre gli automezzi con spazio attrezzato per carrozzelle sono il 66% (per gli autobus) ed il 49% (per i tram);

PRESO ATTO CHE

- la Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea, sottoscritta a Nizza nel 2000 dagli Stati membri tra cui l'Italia, all'articolo 26, esplicitamente intitolato "Inserimento dei disabili", proclama: "L'Unione riconosce e rispetta il diritto dei disabili di beneficiare di misure intese a garantirne l'autonomia, l'inserimento sociale e professionale e la partecipazione alla vita della comunità";
- l'articolo 3 della Costituzione attesta che è compito delle Istituzioni "rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese";
- la legislazione nazionale (Legge 28 febbraio 1986, n. 41, articolo 32 comma 21) pone a carico delle amministrazioni locali il dovere di rendere accessibili ai soggetti disabili gli edifici e gli spazi pubblici, attraverso l'adozione di Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.);

VERIFICATO CHE

- alla data odierna, in base ai dati desunti dal sito web della GTT (http://www.gtt.to.it/cms/gtt/presentazione-del-gruppo#veicoli), si evince che il Parco automezzi è così attrezzato per l'incarrozzamento di persone disabili munite di sedia a rotelle:
  - BUS URBANI - 12 metri, per un totale di 767 di cui 219 (pari al 28%) senza rampe

disabili, mentre i rimanenti hanno la rampa manuale;
- BUS SNODATI - 18 metri, per un totale di 319, tutti con rampa disabili manuale;
- TRAM DI LINEA, per un totale di 195 di cui 87 (pari al 44%) non accessibili;

- quindi, sul totale di 767 bus urbani, quasi il 30% non sono dotati di pedana per la salita di carrozzelle, mentre il restante 70 % è dotato di pedana manuale azionata dall'autista, con ovvi disagi che si manifestano per chiunque: per l'autista, per i passeggeri e per il disabile che viene additato come responsabile del ritardo causato;
- i 319 bus snodati urbani sono tutti provvisti di pedana manuale;
- dei tram, solo le serie più recenti (circa il 55%) hanno il pianale ribassato, e sono quindi accessibili ai disabili, mentre i rimanenti (circa il 45%) risultano non accessibili;
- il 17 marzo scorso il Coordinamento Interassociativo Disabili - Torino (C.I.D.T.) ha inviato una nota ai vertici della GTT S.p.A., e per conoscenza alla Sindaca, all'Assessora ai trasporti e agli organi d'informazione, dove venivano evidenziate le seguenti diverse criticità:
  1. repentino cambiamento nell'applicazione delle regole per l'accesso ai mezzi di trasporto pubblico per le persone con mobilità ridotta, in particolare per quelle che fanno uso di carrozzine a motore;
  2. divieto di far salire due carrozzine contemporaneamente su di un mezzo, fatto che mai si era verificato in precedenza, mentre è stata accertata una situazione in cui è stato vietato ad un padre di viaggiare insieme al proprio figlio sul jumbo tram della linea 4, sostenendo che il mezzo non risultava adeguato;
  3. il Disability Manager di GTT ha invocato la collaborazione delle associazioni per una campagna di informazione sul corretto uso di mezzi da parte delle persone con disabilità. Questo fatto sembra evidenziare come l'Azienda intenda far ricadere le responsabilità sull'utenza disabile, e preoccupa perché il Disability Manager non pare aver compreso fino in fondo la finalità del suo ruolo, teso non ad invocare la collaborazione ma a stimolare processi per rendere tutta l'azienda "disability friendly";

CONSIDERATO CHE

- a inizio del 2018 è stato approvato il Piano Industriale di GTT S.p.A. che si poneva tra gli obiettivi, oltre alla creazione di una situazione finanziaria stabile che permettesse un miglioramento della gestione industriale, "la crescita dei livelli di efficienza e di qualità del servizio per i cittadini";
- la crescita della qualità del servizio per i tutti cittadini, nell'ottica di un servizio realmente inclusivo, deve obbligatoriamente garantire l'accesso sui mezzi e il trasporto in condizioni di sicurezza per qualsiasi tipo di passeggero;
- l'abbattimento delle barriere architettoniche riferito al servizio di trasporto pubblico non

offre beneficio solo a persone disabili, ma a tutti i cittadini (si pensi ai genitori con carrozzine e passeggini), ed in particolar modo alle persone anziane con ridotte capacità motorie;

- in questo senso, il Piano industriale di GTT appare debole, non avendo dedicato un punto specifico all'abbattimento delle barriere architettoniche che ancora condizionano l'accessibilità del servizio;

INTERPELLANO

La Sindaca e l'Assessore competente per conoscere:

1) quale sia il Piano di Interventi pianificato da GTT per adeguare alla normativa richiamata dalla Sentenza TAR n. 1456-2014 il sistema di trasporto pubblico, provvedendo all'eliminazione delle barriere architettoniche;
2) come siano temporalmente pianificati gli interventi previsti da tale Piano;
3) quante siano le fermate del Trasporto Pubblico Locale completamente accessibili (intendendo quindi anche l'accesso alle pensiline) sul totale complessivo delle fermate;
4) quale sia il numero di linee accessibili, e quante di queste utilizzino il sistema di alternanza degli automezzi attrezzati per l'incarrozzamento delle sedie a rotelle, rispetto al totale delle linee;
5) come GTT e la Città intendano proseguire nel Piano di adeguamento del Trasporto Pubblico Locale per garantire progressivamente un'integrale accessibilità e fruibilità della rete da parte delle persone con disabilità, intendendo quindi non solo l'adeguamento dei mezzi ma anche la totale accessibilità delle fermate e delle pensiline;
6) se, a seguito delle criticità sottolineate dal C.I.D.T., vi sia la disponibilità da parte di GTT ad adeguare il proprio regolamento di esercizio, prevedendo la possibilità di accogliere sui mezzi coppie di persone disabili in carrozzina, prevedendo un adeguamento dei mezzi;
7) se sia intenzione della Città e di GTT consultare con regolarità le associazioni che compongono il Tavolo di Concertazione e Monitoraggio, specificando secondo quali modalità si intenda operare.

Presentazione: TRESSO, ARTESIO, MAGLIANO, LAVOLTA