

Il presidente dell'ARAN ha risposto precisando che la disciplina contrattuale, in effetti, si limitava a prevedere espressamente l'erogazione dell'indennità professionale specifica ai soli tecnici sanitari di radiologia.

Per il restante personale, tuttavia, condividendo le osservazioni sopra riportate, ha precisato di rinviare alle parti negoziali ogni valutazione circa l'opportunità di apportare eventuali modifiche alle norme sottoscritte. Nel contempo, ha ringraziato l'Ufficio per il suo intervento, considerato un valido contributo alla soluzione della problematica.

Nel 2002, non si è verificato un miglioramento significativo, rispetto agli anni precedenti, nei rapporti con le amministrazioni di volta in volta interpellate. Un piccolo progresso ho potuto constatare soltanto sotto il profilo dei tempi di risposta, un po' meno lunghi che in passato. Nell'ambito dell'amministrazione regionale — mi riferisco alla Giunta — osservo, peraltro, che diverse sono le strutture per le quali, il rispondere al di là dei termini di legge o, comunque, ragionevoli, costituisce tuttora la prassi prevalente.

Nel complesso, mi pare di dover esprimere l'auspicio che le risposte possano essere meno laconiche di quanto, per la più parte dei casi, sono state fino ad ora. Una maggior esaustività (di informazioni, delucidazioni, ecc.) spesso avrebbe potuto consentire una conclusione del procedimento, più rispondente ai principi di semplificazione, celerità ed economicità dell'agire amministrativo.

2.3 Territorio

Nel corso del 2002, per quanto concerne il settore territorio, sono state sottoposte all'Ufficio alcune questioni di interesse generale in particolare nell'ambito delle categorie **trasporti pubblici e lavori pubblici**.

Prima di rappresentare le problematiche affrontate nella trattazione delle segnalazioni pervenute all'Ufficio, occorre premettere che il settore del **trasporto pubblico** è in questo momento a una svolta importante, il processo di riforma in atto giungerà, infatti, a far considerare superati principi posti per decenni alla base del settore.

Pare quindi opportuno fare un breve cenno alle più significative modifiche legislative intervenute nell'ambito della disciplina di detto settore.

Già il D.Lgs. 19.11.1997, n.422 aveva previsto il conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia dei servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, fissando criteri di organizzazione dei relativi servizi.

A seguito dell'entrata in vigore della nuova Legge Costituzionale 18.10.2001, n.3, che ha introdotto modifiche al Titolo V°, parte seconda della Costituzione, e, in particolare all'art.117, la materia inerente il trasporto pubblico locale, compresa quella già delegata, è ora, inclusa tra le competenze esclusive delle regioni.

Le regioni sono, quindi, divenute l'unico soggetto regolatore della materia, con potere di delega.

La Regione Lombardia, con l'emanazione della L.R. 12.1.2002, n.1, ha apportato alla propria normativa regionale, la L.R. 29.10.1998, n. 22, alcune rilevanti modifiche.

Tra queste, la disposizione che prevede l'obbligo degli enti locali di non cedere ai soggetti gestori la proprietà delle reti e degli impianti, qualora siano essenziali per l'espletamento del trasporto pubblico locale, al fine di garantire condizioni e criteri di equità ed un trattamento non discriminatorio degli operatori per l'accesso al mercato nel territorio regionale.

Inoltre, l'originaria istituzione di un'autorità garante per i servizi di trasporto pubblico locale è stata sostituita con un organo di garanzia del trasporto pubblico locale.

Il nuovo soggetto, organismo collegiale nominato dal Consiglio regionale, svolge funzioni più stringenti, sia per quanto concerne la verifica della correttezza delle procedure di pubblica selezione svolte dagli enti per l'affidamento dei servizi nonché dell'efficacia e dell'efficienza dei contratti di servizio, sia per l'attività di tutela dell'utenza, in ordine a quanto previsto nei contratti di servizio, sotto il profilo quantitativo, qualitativo e tariffario.

L'art.7 della L.R.n.1/2002, riguardante i sistemi tariffari, dispone invece, fra l'altro, l'adeguamento tariffario per i servizi ferroviari.

I maggiori introiti, derivanti dallo stesso, devono essere destinati proprio al miglioramento quantitativo e qualitativo dei servizi offerti all'utenza.

Il comma 5^a del citato articolo prevede, in particolare, che le disposizioni per l'impiego dei maggiori introiti siano definite in sede di revisione dei contratti di servizio per gli anni 2002 e 2003 tra la Regione e le aziende esercenti i servizi ferroviari regionali.

Le previsioni normative non sembrano, però, aver ancora assicurato gli auspicati miglioramenti del servizio offerto dal sistema ferroviario lombardo.

L'insoddisfazione dell'utenza è, infatti, il dato che risulta evidente sia dalle notizie apparse sulla stampa, sia dalle segnalazioni pervenute a quest'Ufficio.

A causa del notevole grado di scontento generale degli utenti, nel corso del 2002, si sono svolti diversi incontri tra i rappresentanti del coordinamento delle associazioni di consumatori e dei comitati dei pendolari della Lombardia ed i rappresentanti dei competenti uffici della direzione generale infrastrutture e mobilità della Giunta regionale.

Dagli stessi è emersa la necessità di adottare dei provvedimenti, considerato che i nuovi contratti di servizio non si sono rivelati strumenti sufficientemente efficaci per

il perseguimento degli auspicati miglioramenti del livello di qualità dei servizi, proporzionato agli aumenti tariffari disposti.

Per quanto concerne alcune linee ferroviarie particolarmente disagiate, tra cui la linea Milano-Pavia-Stradella-Piacenza, i treni risultano essere ancora sovraffollati, gli indici di puntualità non rientrano negli standard minimi e le informazioni a bordo dei treni sono scarse.

A questo proposito, gli uffici regionali hanno dichiarato che il rispetto dei parametri di efficacia e qualità, previsti dai contratti di servizio, sarà sempre più monitorato, inizieranno, infatti, dal mese di marzo 2003, verifiche ed ispezioni, mediante campagne di rilevazione sull'intera rete regionale, mirate a controllare le situazioni più critiche segnalate dagli utenti, al fine di applicare, qualora siano effettivamente accertati gravi disservizi, le penali previste dai contratti stessi.

Dall'anno 2003, nei contratti di servizio è stata altresì introdotta, a seguito delle richieste dei comitati di pendolari, la previsione di un indennizzo, cosiddetto "bonus", in particolare per gli utenti che subiscono i reiterati ritardi dei treni, rispetto all'orario indicato.

Le trattative fra gli uffici regionali e le aziende ferroviarie sono ancora volte a definire nel dettaglio i parametri di riferimento, gli importi e le modalità tecniche operative di riscossione di questa tipologia di indennizzo.

Una delle istanze pervenute all'Ufficio riguarda, per l'appunto, una problematica di carattere generale, oggetto di numerosi reclami da parte dei pendolari, che utilizzano quotidianamente il treno per recarsi al lavoro.

La segnalazione, inoltrata dal Difensore civico del Comune di Broni, rileva proprio le inaccettabili condizioni di pulizia e condizioni igieniche delle vetture ferroviarie utilizzate sulla già citata linea Milano-Pavia-Stradella-Piacenza.

Il difensore civico regionale si è rivolto alla direzione generale lombardia della società Trenitalia S.p.A., informando nel contempo la competente unità organizzativa della direzione generale infrastrutture e mobilità della Giunta regionale, al fine di richiamare l'attenzione sulla necessità di provvedere urgentemente a garantire, in

particolare per la linea in questione, un adeguato livello delle condizioni di pulizia ed igiene a bordo delle vetture.

L'Ufficio ha osservato che all'attuale elevato onere economico sostenuto dagli utenti per le spese di viaggio sembra non corrispondere un neppure minimo effettivo adeguamento dello standard qualitativo del servizio attualmente offerto, tenuto oltretutto conto di quanto previsto dal contratto di servizio.

I fattori sui i quali è necessario intervenire, per ottenere l'auspicato concreto miglioramento della qualità del servizio erogato, sono per di più già specificamente individuati nell'ambito del "Programma Qualità" promosso dalla Regione Lombardia.

Detto programma, promosso nell'ambito del piano di sviluppo del sistema ferroviario regionale, individua, per l'appunto, i fattori critici su cui intervenire per il miglioramento della qualità, concorda e definisce per ciascuna azienda ferroviaria (FS-Trenitalia e FNME) gli obiettivi di miglioramento, predispone un sistema per il monitoraggio nel triennio 2001-2003 dei risultati conseguiti e sensibilizza le aziende sugli aspetti della qualità nei servizi.

Tra i fattori individuati nel programma in merito alla qualità del servizio erogato dalle imprese ferroviarie sono indicati proprio la pulizia a bordo ed a terra, la confortevolezza del viaggio (affollamento, dotazioni a bordo del materiale rotabile, accessibilità ai disabili, puntualità, regolarità e affidabilità del servizio, soppressioni di treni e ritardi dovuti a guasti, informazioni all'utenza a bordo dei treni e nelle stazioni), la rilevazione della soddisfazione degli utenti, la disponibilità dei servizi aggiuntivi a bordo dei treni, la formazione del personale a contatto con l'utenza.

La società Trenitalia S.p.A. non ha ancora fornito alcun riscontro alla nota dell'Ufficio, sebbene siano trascorsi circa tre mesi e sia stata espressamente invitata dalla competente struttura della Giunta regionale a rispondere, nel rispetto di quanto previsto dal contratto di servizio vigente.

Invero, il contratto di servizio prevede, all'art. 9, lett. m, alla voce "reclami", che Trenitalia, avvalendosi anche di un sistema di gestione informatizzata (Customer

Data Base), garantisca ai viaggiatori la risposta alle richieste di chiarimenti ed alle segnalazioni di disservizi entro trenta giorni dalla data in cui la richiesta è pervenuta.

Per le segnalazioni dell'utenza indirizzate e trattate direttamente dalla Regione, come avvenuto nel caso di specie, la tutela dovrebbe essere ancora più incisiva, infatti l'istruttoria delle pratiche deve essere agevolata, fornendo i dati disposizione con la massima sollecitudine e, comunque, non oltre quindici giorni lavorativi dalla richiesta.

Un altro esposto pervenuto all'Ufficio, oltre a rilevare l'inadeguatezza delle condizioni igieniche dei servizi a bordo dei treni, ha segnalato l'eccessiva onerosità per la fruizione dei servizi igienici presenti nella stazione ferroviaria di Milano – Cadorna (30 o 50 centesimi di €).

Il difensore civico si è, quindi, rivolto all'unità organizzativa servizio ferroviario regionale della direzione generale infrastrutture e mobilità della Giunta regionale chiedendo di valutare, considerato l'elevato onere economico già sostenuto per l'acquisto del biglietto di viaggio, la possibilità di offrire ai viaggiatori uno standard qualitativo del servizio che preveda la gratuità della fruizione dei servizi igienici presenti nelle stazioni ferroviarie.

La citata unità organizzativa ha fornito riscontro informando, anzitutto, l'Ufficio che l'utenza può inoltrare direttamente reclami per i disservizi all'azienda ferroviaria competente, nel caso di specie FNME, che contrattualmente si è impegnata, così come già detto per Trenitalia S.p.A., a garantire ai viaggiatori la risposta ai chiarimenti ed alle segnalazioni di disservizi entro trenta giorni (art. 9, lettera m del contratto di servizio).

Per quanto concerne la specifica segnalazione, inerente alla presenza di servizi igienici nella stazione di Milano Cadorna, è precisato che, in effetti, all'interno della stazione esiste un unico servizio igienico a più postazioni, dato in gestione e solo a pagamento.

Questo tipo di scelta, ad opera della società FNME è stata effettuata, in assenza di impedimenti legislativi, con l'intento di evitare atti di vandalismo ai servizi igienici.

E' così possibile una vigilanza continua ad opera del gestore ed un programma di pulizia con operazioni continue.

Le stazioni, in mancanza di servizi igienici pubblici adeguati e funzionanti sul territorio comunale, diventano, infatti, il punto di riferimento delle persone emarginate che ne utilizzano i bagni. Tali situazioni o comportamenti, oltre ad incidere in modo significativo sulla gestione e sui costi, incidono anche sulla qualità degli spazi stessi.

Per quanto concerne la materia dei **lavori pubblici**, ritengo anzitutto opportuno fare presente che, purtroppo, sono ancora numerose le segnalazioni inerenti al problema delle **barriere architettoniche in spazi e servizi pubblici**.

Emblematici sono i due casi che di seguito illustro brevemente.

Il primo esposto, nell'ambito dei **trasporti pubblici**, riguarda il non funzionamento delle apparecchiature montascale installate nelle stazioni della metropolitana, in particolare presso la fermata "Centrale F.S." e la non accessibilità di quella di "Cologno Nord".

Una cittadina disabile ha riferito all'Ufficio di aver segnalato più volte il problema della stazione di "Cologno Nord", i continui guasti delle apparecchiature montascale ed i disagi conseguentemente subiti nel corso degli ultimi anni, senza che vi fosse mai posto adeguato rimedio.

L'istante, in considerazione della indisponibilità delle apparecchiature in questione e della mancata riparazione delle stesse a distanza di anni, è stata sovente costretta ad utilizzare mezzi di trasporto alternativi, chiedendo il rimborso per le relative spese, senza ottenere adeguato riscontro alle proprie istanze.

L'Ufficio si è quindi rivolto all'attenzione della direzione generale dell'ATM e del sindaco del Comune di Cologno Monzese, ricordando anzitutto il disposto dell'art. 24, comma 5, del D.P.R. 24.7.1996, n. 503, che espressamente prevede: " Nelle stazioni metropolitane devono essere agevolati l'accesso e lo stazionamento su sedia a ruote, anche con l'installazione di idonei ascensori e rampe a seconda dei dislivelli,

al fine di consentire alle persone non deambulanti di accedere con la propria sedia a ruote al piano di transito della vettura metropolitana.”

Il difensore civico ha quindi chiesto di fornire chiarimenti in merito a quanto segnalato, in particolare alle motivazioni per la quali non è garantita l'accessibilità della stazione metropolitana di “Cologno Nord” ed ai provvedimenti che sarebbero stati adottati, al fine di assicurare alla cittadina disabile l'esercizio del diritto di trasporto pubblico.

La società ATM S.p.A. ha fornito riscontro precisando che il problema segnalato riguarda tutte le tredici stazioni della linea due comprese tra Cascina Gobba e Gessate/ Cologno Nord.

La questione è nota all'azienda, che ha predisposto un progetto preliminare.

L'ingente onere economico necessario al finanziamento del progetto, non può, però, essere attualmente interamente sostenuto dalla società ATM S.p.A..

La società è quindi al momento impegnata ad ottenere il raggiungimento di un accordo preventivo, volto al finanziamento del progetto, tra i diversi enti interessati - A.T.M. S.p.A., Comune di Cologno Monzese, Comune e Provincia di Milano, Regione Lombardia - e all'ottenimento di un contributo da parte dell'Unione Europea.

L'azienda ha informato di aver avviato un programma, finanziato dal Comune di Milano, di installazione ascensori presso le stazioni metropolitane di interscambio di Duomo linea 1 e linea 2, Porta Venezia e Loreto linea 1, che si aggiungeranno agli ascensori già in esercizio della linea 3 e delle stazioni di Famagosta, Bisceglie, Sesto FS e Molino Dorino.

Per quanto riguarda le apparecchiature montascale, è evidenziato che il mantenimento in completa efficienza di questi impianti comporta non poche problematiche.

Per incrementare l'efficienza degli impianti, l'azienda nel mese di maggio 2002 ha avviato un nuovo contratto di manutenzione, nel quale si è provveduto ad inserire, nelle specifiche tecniche, l'obbligo di un magazzino per i pezzi di ricambio, al fine di

ridurre i fermi dell'impianto, dovuto all'attesa dei pezzi di ricambio da parte dei costruttori.

A distanza di alcuni mesi dall'attivazione del contratto, l'esito sembra essere positivo, il numero medio degli impianti fermi giornalmente sarebbe sceso in misura sensibile e dovrebbe sempre più progredire.

Al fine di migliorare la disponibilità dei montascale, sono in fase di ultimazione anche i seguenti interventi: potenziamento dell'attività di manutenzione con cadenza settimanale, potenziamento dei magazzini, coinvolgimento diretto dei costruttori nello studio di provvedimenti atti a migliorare la solidità stessa degli impianti.

La società ATM conclude, quindi, fornendo rassicurazioni, poiché confida nel breve periodo, a seguito della riorganizzazione della manutenzione e del progressivo specializzarsi degli operatori, di ottenere dei soddisfacenti livelli di affidabilità.

Il Comune di Cologno Monzese, in merito al problema segnalato, ha, invece, precisato che la propria competenza in materia è limitata all'accessibilità esterna alla stazione metropolitana.

Riferisce altresì che l'iniziativa di recente intrapresa con la Provincia di Milano, che ha redatto uno studio di prefattibilità, relativo alle stazioni della metropolitana poste lungo le linee Cologno - Gessate, prevede la partecipazione di tutte le amministrazioni locali coinvolte, al fine di verificare la loro disponibilità. L'onere economico da sostenere è però molto elevato per le tre fermate di Cologno ed in particolare per la sola fermata di Cologno Nord.

L'amministrazione comunale conferma, infine, la propria disponibilità a partecipare alla definizione del progetto di fattibilità dell'intervento risolutivo - l'installazione degli ascensori - che presumibilmente non potrà però essere realizzato nel breve periodo.

Sarebbe quindi, medio tempore, auspicabile che la società ATM provvedesse a garantire almeno l'efficiente funzionamento dei montascale.

E' sempre attinente al problema delle **barriere architettoniche**, una segnalazione pervenuta, riguardante la pavimentazione presente in corrispondenza degli **attraversamenti stradali pedonali** in P.zza della Scala a Milano.

In particolare, detta pavimentazione non sarebbe conforme alla vigente normativa in materia, sebbene la piazza in questione sia stata recentemente oggetto di lavori di ristrutturazione.

Il difensore civico si è rivolto al Comune di Milano, richiamando l'attenzione sulla questione.

L'Ufficio ha rilevato che la pavimentazione non presenta le caratteristiche costruttive previste dai punti 4.2.2. e 8.2.2 del D.M. 14.6.1989, n.236 e dal punto 2.1.4 della L.R. 20.2.1989, n.6, per gli spazi pedonali, al fine di garantirne l'accessibilità.

La presenza di intersezioni fra i masselli e fra gli stessi e le rotaie tranviarie, costituisce un evidente ostacolo al transito delle sedie a ruote, oltre ad essere in evidente contrasto con il disposto normativo - punto 8.2.2 del D.M. n.236/1989, - che espressamente prevede: "...gli elementi costituenti una pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm, stilate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2...".

L'amministrazione comunale, a proposito del disposto normativo appena richiamato, aveva dapprima asserito, in una nota indirizzata all'istante, che lo stesso non troverebbe applicazione per gli spazi carrabili.

Per quanto concerne questo aspetto, l'Ufficio ha fatto presente che il punto 2.1.3 della L.R. n. 6/1989, invero, esplicitamente precisa che gli attraversamenti stradali debbono avere le medesime caratteristiche dei percorsi pedonali su marciapiede.

Il difensore civico ha, altresì, richiamato l'attenzione su quanto osservato dall'istante, a titolo esemplificativo, circa la corretta realizzazione, conforme al disposto normativo, di alcuni attraversamenti stradali con intersezioni di rotaie tranviarie, posti in diversi incroci nella città di Milano.

Il Comune di Milano ha replicato precisando che le principali criticità per la definizione del problema segnalato sono da individuarsi nella natura delle “pietre storiche” presenti in P.zza della Scala e nella tipologia di materiale attualmente utilizzato per la sigillatura, che difficilmente consentono di ottenere le tolleranze prescritte dal D.M. n.236/1989.

Al fine di individuare una soluzione idonea, è, però, in via di sperimentazione un nuovo materiale - una resina bi-componente - da impiegarsi per detta sigillatura dei giunti tra le pietre, che risulterebbe avere una maggiore resistenza al traffico cittadino, rispetto a quello attualmente utilizzato (il mastice bituminoso).

L'intervento di rifacimento della pavimentazione di P.zza della Scala - conclude l'amministrazione comunale - non è stato ancora programmato, ma potrebbe essere inserito in uno dei prossimi appalti ed è stato interessato il settore arredo urbano per valutare la possibilità di sostituire la pavimentazione in masselli degli attraversamenti pedonali con altra tipologia di pavimentazione lapidea.

Per quanto concerne la qualità del dialogo con i soggetti destinatari degli interventi, ribadisco che è sempre piuttosto soddisfacente quella relativa ai rapporti con le direzioni e le strutture della Giunta regionale.

Ritengo in questa sede utile riferire che le amministrazioni comunali si sono dimostrate disponibili a modificare l'orientamento assunto, aderendo alle tesi sostenute dall'Ufficio, in taluni casi quantunque l'autonomia loro accordata, a seguito del processo di evoluzione normativa, ispirato a principi di spiccato autonomismo, federalismo e sussidiarietà, consentisse loro di privilegiare una diversa soluzione.

A titolo esemplificativo illustro brevemente, a questo proposito, una questione sottoposta all'Ufficio, relativa alla determinazione dell'entità dei contributi - oneri di urbanizzazione e costo di costruzione - ed alla conseguente interpretazione della circolare applicativa 1/1997 dell'assessorato all'urbanistica “Criteri ed indirizzi per l'applicazione della L.R. 15 Luglio 1996, n. 15”.

Due cittadine residenti a Cesano Maderno hanno chiesto al difensore civico di conoscere la corretta interpretazione da accordare alle disposizioni previste, in particolare al punto 5, dalla citata circolare regionale.

La ragione dell'anzidetta richiesta è stata determinata dalla constatata adozione di diversi criteri, da parte amministrazione comunale di Cesano Maderno, rispetto a quanto previsto dal punto indicato della citata circolare, per la commisurazione degli oneri di urbanizzazione e del costo di costruzione.

Secondo quanto riferito, per quanto concerne l'intervento edilizio realizzato, il contributo era stato, infatti, calcolato sul "volume virtuale", anziché su quello effettivamente reso abitabile ed il costo di costruzione era stato commisurato con riferimento al computo metrico estimativo, anziché alla superficie lorda di pavimento, utilizzata per il calcolo del volume trasformato.

Considerato che non era dato comprendere le motivazioni per le quali la citata amministrazione si fosse diversamente orientata, rispetto alle indicazioni fornite dall'assessorato, nel determinare e calcolare i contributi da versare, l'Ufficio ha chiesto al sindaco del Comune di Cesano Maderno di voler cortesemente rendere note le ragioni che avevano indotto l'amministrazione a privilegiare i criteri adottati.

A questo proposito, il difensore civico, consapevole della circostanza che le circolari non sono fonti del diritto, ha ritenuto necessario richiamare l'attenzione del sindaco sulla precipua finalità della circolare interpretativa in argomento.

La circolare reca l'interpretazione da accordare, in ordine a taluni aspetti della L.R. n.15/1996, proprio al fine di contribuire a garantire uniformità di applicazione della norma sull'intero territorio regionale.

L'amministrazione comunale ha tempestivamente fornito riscontro, comunicando che aveva proceduto a rideterminare gli importi dovuti a titolo di oneri di urbanizzazione e costo di costruzione, secondo i criteri e gli indirizzi contenuti nella circolare appena citata, restituendo alle istanti le somme corrisposte in eccesso.

2.4 Edilizia residenziale pubblica

Nell'ambito del settore dell'edilizia residenziale pubblica l'Ufficio ha svolto nel 2002 un'intensa attività, registrando richieste d'intervento riferite a questioni di carattere eterogeneo, tra le quali ricorrono con maggiore frequenza quelle riguardanti l'assegnazione degli alloggi, la loro manutenzione, il contributo per il pagamento del canone di locazione.

Si è verificato, in particolare, un incremento delle istanze attinenti al predetto contributo, che, previsto dall'art. 11 della L. 9.5.1998, n. 431 (che ha disposto la creazione del Fondo nazionale per il sostegno all'accesso alle abitazioni in locazione) e definito dalla L.R. 14.1.2000, n. 2 (istitutiva del fondo regionale integrativo di quello statale per il triennio 2000-2002), è giunto al terzo anno consecutivo di attuazione, attraverso l'indizione del bando, con D.G.R. 6.8.2002, n. 10213, relativo allo "Sportello affitto 2001".

Si tratta, dunque, di un istituto molto recente, la cui concreta applicazione ha comportato nei primi anni, secondo quanto emerso dalle istanze rivolte all'Ufficio, problemi rappresentati soprattutto dai tempi occorsi per l'erogazione delle somme spettanti agli aventi diritto.

Grazie alle modifiche introdotte con la D.G.R. 11.5.2001, n. 4604, che ha disposto il trasferimento preventivo dei fondi dalla Regione ai comuni, sono stati ridotti i tempi tra la presentazione della domanda e la liquidazione del beneficio.

Sono tuttavia pervenute anche nel 2002 segnalazioni di ritardi nell'erogazione, per lo più ascrivibili, secondo i chiarimenti resi dalle amministrazioni comunali interessate, alla necessità di effettuare controlli relativamente a quei richiedenti risultati in condizione di grave difficoltà socio-economica: l'accertamento da parte dei competenti uffici comunali delle situazioni alloggiative e reddituali dichiarate da tali soggetti ha comportato necessariamente tempi di attesa più lunghi.

Oltre alle doglianze relative a ritardi nella procedura di erogazione del contributo, generalmente limitate alle fattispecie dianzi descritte, sono state sottoposte all'Ufficio

questioni attinenti ai requisiti dei destinatari, e quindi alla loro idoneità ad ottenere il beneficio.

Alcune di esse appaiono particolarmente significative in quanto evidenziano aspetti della normativa vigente di dubbia legittimità sotto il profilo del rispetto del principio di uguaglianza.

Esemplificativo in tal senso è il caso rappresentato da un cittadino rivoltosi al difensore civico per segnalare che la domanda di contributo per il pagamento del canone di locazione relativo all'anno 2000, presentata in occasione del bando 2001, presso gli uffici del Comune di Milano, non era stata accettata, a causa della condizione del richiedente, socio assegnatario di cooperativa a proprietà indivisa. Ciò in applicazione di una disposizione regionale che esclude dal beneficio gli appartenenti alla suddetta categoria.

L'interessato faceva presente, altresì, che analoga domanda relativa al canone del 1999 era andata a buon fine, essendogli stato erogato il contributo richiesto.

Egli osservava, inoltre, che l'associazione alla cooperativa non comportava l'acquisizione della proprietà dell'alloggio, del quale non avrebbe potuto diventare proprietario, ai sensi dello statuto, in nessun caso, neanche in quello della liquidazione della società: la sua condizione sembrava, quindi, del tutto assimilabile a quella dei titolari di contratto di locazione ai quali l'istituto in questione è destinato.

L'Ufficio, rilevata l'opportunità di chiarire le motivazioni poste a fondamento della decisione di non ammettere richieste di contributo da parte dei soci di cooperative edilizie a proprietà indivisa, ha sollecitato in tal senso la direzione generale opere pubbliche, politiche per la casa e protezione civile della Giunta regionale.

La competente struttura contributi alle famiglie per la casa ha quindi precisato quanto segue: "La decisione assunta dalla Regione Lombardia con Deliberazione n° 7/10213 del 6/8/2002 (allegato relativo alle disposizioni ed ai criteri generali, art. 2 punto 5) discende da una analisi relativa alla natura del rapporto giuridico che intercorre tra la cooperativa ed i propri soci, che ha portato alla modifica di decisioni

precedentemente assunte che avevano consentito in precedenza l'erogazione del contributo per il pagamento del canone di locazione relativo all'anno 1999.

In particolare non si è più ritenuto possibile assimilare ai contratti di locazione, le assegnazioni in godimento, dove non vi è un termine finale di uso o la cui durata sia commisurata alla durata del diritto di superficie o della proprietà superficaria di cui sono titolari le cooperative. In genere tutti rapporti di assegnazione in godimento sono estranei alle finalità e all'ambito di applicazione di cui all'art. 11, in quanto tali assegnazioni non sono contratti che sorgono dall'incontro della libertà negoziale del proprietario di un immobile e di un soggetto che ne vuole usufruire. Infatti l'assegnazione viene fatta in forza di un vincolo giuridico esistente nell'appartenenza alla cooperativa stessa.

Socio è inteso come componente la compagine della cooperativa e quindi non estraneo alla gestione, seppur indirettamente, della stessa: non si può assimilare la sua posizione ad un contraente sul libero mercato.

Le cooperative quasi sempre hanno goduto di benefici fiscali e non appare congruo che un intervento sociale sul mercato libero delle locazioni ricomprenda soggetti già beneficiati diversamente”.

Riveste interesse di carattere generale, ed appare pertanto meritevole di citazione un'altra questione, anch'essa inerente al contributo per l'affitto, e riguardante in particolare le condizioni soggettive dei richiedenti.

Si tratta della segnalazione effettuata da un cittadino, il quale ha rilevato che le disposizioni del bando relativo allo “Sportello affitto 2000” (D.G.R. 6.8.2002, n. 10213) non prevedono, per quanto attiene alla determinazione della situazione reddituale del richiedente, la detraibilità dell'assegno alimentare corrisposto a favore del coniuge legalmente separato.

Poiché alla situazione reddituale del richiedente si fa riferimento, secondo la disciplina vigente, ai fini del riconoscimento del diritto al contributo, oltre che per determinare l'ammontare del medesimo, si comprende la rilevanza della questione.

Nel caso di specie, l'interessato non aveva potuto accedere al contributo, pur avendone necessità, dato che le sue capacità economiche erano sensibilmente ridotte dall'onere relativo all'obbligazione alimentare.

L'Ufficio ha pertanto prospettato alla direzione generale opere pubbliche e politiche per la casa della Giunta regionale l'opportunità di integrare le disposizioni del bando introducendo la detrazione in questione.

La risposta pervenuta dalla struttura predetta ha evidenziato che le vigenti disposizioni regionali relative alla definizione della situazione reddituale del nucleo richiedente consentono detrazioni in misura molto più favorevole rispetto a quanto previsto dalla norma generale relativa all'ISEE (indicatore di situazione economica equivalente). Si consente, in particolare, di detrarre tutto l'ammontare dell'IRPEF corrisposta e tutte le spese mediche sostenute. Si è trattato evidentemente — ha osservato la direzione generale — di scelte autonome da parte della Regione che possono essere non condivise, ma che hanno consentito a migliaia di cittadini di accedere al contributo, evitando la loro esclusione.

Infine la direzione generale ha lasciato intravedere la possibilità che, nella definizione del nuovo bando per l'anno 2003, in presenza di un taglio dei fondi statali del 40%, siano apportati eventuali correttivi al fine di migliorare l'efficacia dell'iniziativa.

Il contributo al sostegno della locazione, creato per alleviare i disagi delle famiglie costrette a ricorrere al mercato privato per la cronica carenza di alloggi popolari, ha forse attenuato la pressione della richiesta rivolta al settore abitativo pubblico, ma rimane pur sempre irrisolto il problema rappresentato dalla inadeguata risposta di tale settore alla domanda ancora fortemente indirizzata verso il medesimo.

Rappresentano un indice del permanere del problema le numerose istanze che hanno segnalato al difensore civico notevoli ritardi nelle procedure di assegnazione degli alloggi richiesti attraverso la partecipazione ai bandi indetti dalle amministrazioni comunali. Secondo le risposte fornite dai comuni interessati, il