

L'espressione "Le disposizioni della presente legge si applicano ....., nonché ai procedimenti relativi ai figli di genitori non coniugati" di cui al citato art. 4 L. 54/06 si riferisce perciò solo ai *procedimenti* instaurati, in caso di disaccordo, dai genitori non coniugati i quali si presentano davanti al Giudice per ottenere provvedimenti in ordine all'affidamento della prole.

La difensore affermava essere questa interpretazione l'unica sostenibile in difetto di una modifica dell'art. 317 bis del Codice Civile.

Il problema del coordinamento tra l'art. 317 bis C.C. e l'art. 4, 2° comma della L. 54/2006 era stato affrontato dal Tribunale di Milano con un decreto dd. 12 maggio 2006 ed una Sentenza dd. 28.6.2006. I due provvedimenti, pur contrastanti circa la competenza del Giudice, identificato nel Tribunale Ordinario (il primo) e nel Tribunale dei Minori (la seconda), nel caso di affidamento del figlio naturale ribadiscono, pur con opposte soluzioni, che gli artt. 317bis e 38 disp.att. C.C. sono rimasti immutati nella loro formulazione originaria nonostante l'intervenuta riforma legislativa.

Nella motivazione del Decreto si legge: "Per i figli naturali invece, la norma di riferimento è sempre stata unicamente l'art. 317 bis C.C.."

Come pacificamente ritenuto in dottrina, la prima parte di tale articolo disciplina una serie di situazioni di fatto che prescindono e precedono l'intervento del Giudice, cui il comma 2 dà però la possibilità di "disporre diversamente nell'esclusivo interesse del figlio, attribuendo quindi al Tribunale per i Minorenni, adito da uno dei genitori per la regolamentazione dell'esercizio della potestà, un potere decisorio del tutto speculare a quello posto in essere in caso di separazione e divorzio dall'autorità ordinaria l'autorità giudiziaria."

Successivamente, anche la Sezione IV del Tribunale di Monza con la sentenza del 29 giugno 2006 ha chiarito che "con riferimento ai figli naturali nati fuori dal matrimonio, l'esercizio della potestà genitoriale è regolato dall'art. 317 bis C.C. e l'intervento dell'autorità giudiziaria per l'eventuale regolamentazione è rimesso, in base all'art. 38 d.att. C.C. (non abrogato), alla competenza esclusiva del Tribunale per i minorenni secondo le forme dei procedimenti camerati. La difensore chiedeva perciò che la questione fosse riesaminata non sembrando corretto costringere il genitore, in difetto di un conflitto con l'altro genitore, a rivolgersi al Giudice per sentirgli dichiarare quanto già previsto dalla norma del Codice civile di cui all'art. 317 bis.

Purtroppo l'Amministrazione ospedaliera non è stata convinta dalle argomentazioni del difensore e non è rimasto che consigliare la dipendente di rivolgersi al Giudice del lavoro per far valere in quella sede le proprie ragioni.

### ***Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza: accesso alla documentazione necessaria allo svolgimento dei compiti affidati***

Anche nell'anno 2006 si sono rivolti più volte all'Ufficio i Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza dell'Azienda Sanitaria n° 2 Isontina.

Premesso che l'istituzione del Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza ha voluto regolamentare la partecipazione sistematica dei lavoratori all'organizzazione della prevenzione nei luoghi di lavoro, riconoscendo ai lavoratori stessi il diritto di essere consultati; di essere informati; il diritto ad una formazione adeguata e specifica e il diritto di esercitare un costante controllo sull'osservanza delle misure di prevenzione. Premesso altresì che da tutte le parti sociali, lavoratori ed aziende, ci deve essere la consapevolezza della necessità di collaborazione reciproca e professionalmente avanzata, perché altrimenti non ci può essere sviluppo di alcuna forma di tutela efficace, essi hanno continuato a lamentare la mancata collaborazione dell'Azienda Sanitaria n° 2 Isontina specie per l'accesso negato ai documenti di cui i Rappresentanti dei L.p.S. necessitano per esercitare il loro compito.

In particolare, essi hanno chiesto al difensore civico se, a seguito delle numerosissime lettere di richiesta di documentazione al Direttore Generale dell'Azienda circa le quali le Rappresentanze non avevano avuto alcun riscontro, dei numerosi esposti e segnalazioni presentati a tutti gli organi istituzionali preposti a varie forme di controllo (Direzione e Assessorato regionale alla Salute, Procura della Repubblica, Comando dei Vigili del Fuoco, Prefettura, Difensore Civico); delle due richieste da parte della Prefettura di Gorizia all'Assessore della Sanità sui provvedimenti adottati a seguito delle segnalazioni inviate dai lavoratori e delle copie dei verbali di sopralluogo dei Vigili del Fuoco, il Servizio degli Affari regionali e del controllo sulle Aziende Sanitarie regionali fosse stato incaricato di effettuare una verifica ed un controllo sull'operato dell'Azienda. In caso positivo, quale ne fosse stato l'esito.

La Difensore si è rivolta anzitutto al Direttore dell'Azienda, ma anche al Direttore Centrale e all'Assessore alla Salute, chiedendo a questi ultimi precisazioni scritte per poter fornire una risposta ai Rappresentanti anche se già era noto che, come anticipato telefonicamente dal Direttore Centrale alla Salute, non vi è più potere di controllo sugli atti da parte della Direzione. La Direzione ha risposto ribadendo che la Regione non ha compiti specifici e diretti di controllo relativamente alla vigilanza negli ambienti di lavoro delle Aziende sanitarie regionali e che, tenuto conto del fatto che, nel caso specifico, la locale Procura della Repubblica era già stata informata dagli stessi rappresentanti di lavoratori, non restava che rimanere in attesa delle decisioni che sarebbero state assunte dall'Autorità giudiziaria competente.

L'Azienda, invitata ad un incontro presso l'ufficio del Difensore Civico per chiarire le ragioni del costante contenzioso con le Rappresentanze dei Lavoratori, non ha aderito, ma ha fornito ai lavoratori il materiale richiesto. Così è successo in numerosi altri casi in cui, dopo la richiesta del difensore, i lavoratori hanno ottenuto la documentazione necessaria all'adempimento dei compiti loro attribuiti dalla Legge n. 626/96.

***Carenza di organico, recupero ore straordinarie e ferie presso una unità operativa dell'Azienda Ospedaliera Santa Maria degli Angeli.***

Alcuni medici si sono rivolti al Difensore civico per lamentare una grave situazione di carenza di organico che comporta per gli addetti ad una Unità Operativa dell'Azienda Ospedaliera Santa Maria degli Angeli l'accumulo eccezionale di ore straordinarie e di ferie maturate e non fruite, affermando di avere più volte sollecitato decisioni che pongano fine a questa grave situazione e consentano per il futuro il rispetto delle modalità di lavoro previste dal Contratto di Lavoro.

Sono stati perciò interessati il Direttore Generale, il Capo Dipartimento di Chirurgia Specialistica, il Responsabile Politiche del Personale e il Direttore Sanitario dell'Azienda Ospedaliera Santa Maria degli Angeli.

Su richiesta degli interessati la Difensore osservava che se anche "le ore risultanti a timbratura in più rispetto all'orario contrattuale dovuto, non costituiscono orario straordinario, ma presenza necessaria, finalizzata al raggiungimento degli obiettivi assegnati e contrattati" ciò vale in quanto tali obiettivi siano compatibili con le risorse assegnate alla Struttura. Infatti, la delibera del Direttore Generale dd. 11/01/2005, n. 7 espressamente prevede che, qualora nel corso dell'anno dovessero intervenire delle variazioni significative in aumento dei volumi prestazionali e/o delle variazioni in diminuzione delle risorse assegnate, il Responsabile della Struttura interessata debba chiedere la rinegoziazione della scheda di budget.

I dirigenti medici della Struttura hanno lamentato infatti che, a seguito dell'esodo di alcuni medici dalla Struttura stessa, avevano scritto al Direttore Generale, al Direttore Sanitario, al Direttore Amministrativo e al Capo Dipartimento di non poter rispettare i contenuti della delibera dd. 11/01/2005, n. 7 e, conseguentemente, avevano chiesto, come previsto negli accordi sindacali e nella delibera dd. 11/01/2005, n. 7, la rinegoziazione della scheda di budget. In seguito ad un nuovo calo del personale, avevano scritto di nuovo affinché venga rispettato il CCNL, comunicando la loro intenzione di attenersi alle regole contrattuali in merito all'istituzione della pronta disponibilità e all'orario di servizio. A queste due note essi avevano lamentato con il Difensore civico di non aver mai avuto risposte, fino a raggiungere le attuali quote esorbitanti di ore lavoro in più rispetto all'orario di servizio e di ferie non fruite.

La difensore richiamava gli organi dell'Azienda sul fatto che la situazione dell'Unità Operativa in riferimento avrebbe dovuto essere oggetto di maggiore attenzione, nel rispetto dei contratti vigenti e degli obiettivi e programmi da realizzare e, considerato che la questione sarebbe suscettibile di essere portata avanti al Giudice del Lavoro, auspicava che gli organi aziendali valutassero attentamente l'opportunità di un accordo con il personale in questione che prevenga un potenziale contenzioso.

La Direzione Generale rispondeva affermando che nel corso del 2006, a seguito di riorganizzazione dell'area e della definizione delle competenze, a fronte di esigenze "vere" riscontrate, sono state acquisite risorse aggiuntive ed assegnate ore di lavoro straordinario.

La nota prosegue affermando che nel piano delle azioni 2007 queste previsioni hanno una definitiva sistemazione anche alla luce delle diverse direttive, rispetto al 2006, date dalla Regione Friuli Venezia Giulia in materia di assunzione di personale.

La questione è tutt'ora in trattazione per definire, con l'ASS, le spettanze arretrate dei medici che hanno svolto l'enorme quantità di ore straordinarie necessarie, negli anni passati, a far fronte alla richiesta di prestazioni da parte dei pazienti.

**ENTI LOCALI****TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: frazione non servita da autobus**

Si è rivolto all'Ufficio del Difensore civico un cittadino residente in Regione, in qualità di Presidente di un Comitato di cittadini residenti in una frazione di un Comune della Provincia di Udine lamentando la mancata convocazione, nonostante fossero passati alcuni mesi dalla richiesta, da parte dell'Amministrazione Provinciale, della Conferenza annuale tra i Comuni contemplata dall'art. 6, comma 2, della L.R. 20/1997 atta a valutare la qualità, quantità e costi del servizio di trasporto pubblico locale. Questo perché intendeva promuovere l'istituzione di un collegamento della frazione con il capoluogo mediante autobus urbano. Infatti la frazione è priva di servizi essenziali quali posta, farmacia, scuola ed ospedale e, per soddisfare le esigenze della popolazione, sarebbe stato sufficiente il prolungamento del tragitto dell'autobus numero xx solo di alcune fermate. Il Presidente del Comitato faceva notare che il tragitto dall'ultima fermata dell'autobus e la frazione in argomento è sprovvisto di marciapiede e che spesso le persone, specie i ragazzi che ritornano dalle attività sportive o extra-scolastiche, debbono percorrerla a piedi, anche in ore di buio, rischiando la propria incolumità perché, paradossalmente, esiste una corsa della linea xx prolungata fino alla frazione solo alle ore 7.30 per lavoratori e studenti e non c'è una corsa di ritorno.

Il Comitato, sulla scorta delle indicazioni fornite dall'Assessorato regionale ai Trasporti, aveva chiesto alla Provincia la convocazione urgente della Conferenza annuale in ossequio alla L. 20/1997, senza peraltro avere cenno di riscontro.

All'invito della Difensore civico ad attivarsi, sia per provvedere all'indizione della Conferenza di cui trattasi, sia affinché venisse di fatto istituito il servizio richiesto, utile alle esigenze della collettività, il Comune del quale fa parte la Frazione interessata ha comunicato di avere già inoltrato alla Provincia, competente alla convocazione della conferenza annuale, richiesta in tale senso. Per quanto attiene la sicurezza dei pedoni lungo il tratto di strada interessato, ha invece confermato che le due strade riguardanti il territorio del Comune sono provviste di marciapiede o pista ciclo/pedonale e che comunque entrambe sono dotate di impianti di illuminazione pubblica.

La Direzione regionale interessata per competenza ha indicato che le problematiche segnalate debbono essere affrontate all'interno del percorso di verifica previsto dall'art. 5 della citata L.R. 20/1997 ed ha auspicato da parte della Provincia l'attivazione delle relative procedure.

Dopo sollecito di risposta, la Provincia ha confermato che l'Ente ha ottemperato con solerzia già nell'aprile 2005 in occasione dell'audizione svolta dai soggetti coinvolti a vario titolo nella vicenda. In quella sede, in base ad un'analisi sistematica delle problematiche legate alla richiesta, ne era emersa una valutazione congiunta dettagliata in merito alla qualità e quantità del servizio pubblico integrativo richiesto oltre che un'analisi dei costi aggiuntivi molto realistica. Proprio l'entità decisamente rilevante dell'importo stimato per la realizzazione della modifica all'esercizio in essere, unitamente alla considerazione non meno vincolanti riguardo alla necessità di tenere in uguale considerazione le istanze provenienti

da parecchie aree dell'interland della Provincia di simile tenore. La programmazione ponderata e condivisa delle suddette istanze, richiede risorse e tempi evidentemente più dilatati rispetto alle ordinarie modifiche all'esercizio vigente, stante la vastità del comprensorio interessato, la criticità in ordine alla determinazione della tariffa, alla individuazione delle tratte e al tema non trascurabile del reperimento dei fondi per far fronte ai costi aggiuntivi.

**TRASPORTO PUBBLICO LOCALE *Valutazione dello spostamento di una fermata di trasporto pubblico locale della linea 36 presso il bivio di Miramare.***

Già nel corso dell'anno 2005 si era rivolta all'Ufficio del difensore civico una cittadina, anche a nome di molte altre persone, per lamentare lo spostamento della fermata della linea 36 del trasporto pubblico locale, già posta presso il bivio di Miramare, lungo la strada statale in Comune di Trieste, e già posta presso l'attraversamento pedonale, in una posizione diversa, più distante dal bivio medesimo e distante dall'attraversamento, così da costringere i fruitori della linea a tornare indietro lungo un marciapiede molto stretto e reso insicuro anche dalla velocità dei veicoli che percorrono la strada statale.

La Difensore aveva scritto evidenziando il problema e chiedendo una soluzione che ponesse al sicuro i pedoni e i fruitori del trasporto pubblico.

La Provincia di Trieste, nel corso dell'anno 2006, si è attivata disponendo un sopralluogo con la Trieste Trasporti, ANAS e Comune di Trieste

In questo sopralluogo, tenutosi il giorno 19 maggio, prima quindi della stagione estiva, periodo in cui la fermata in questione è più utilizzata, sono state individuate delle soluzioni di cui una - il ripristino della fermata vicino all'attraversamento pedonale all'altezza dell'Hotel Miramare - pareva di semplice ed immediata eseguibilità.

Nel mese di agosto, invece, la difensore ha dovuto scrivere di nuovo agli enti preposti in quanto la situazione non era cambiata ed i pedoni continuavano ad affrontare le note difficoltà, ampiamente riconosciute in particolare dai tecnici della Provincia ed aggravate, nella stagione estiva, dal posteggio irregolare dei molti autoveicoli. Per tale motivo la difensore invitava le autorità medesime ad un incontro presso l'ufficio al fine di definire, per quanto possibile, la questione onde permettere, nei mesi invernali, di dare attuazione alla soluzione individuata.

All'incontro congiunto in merito al problema erano presenti la Difensore Civico regionale, i tecnici della Funzione Trasporti della Provincia di Trieste, del Compartimento di Trieste dell'ANAS -Ente Nazionale per le Strade- e dell' Ufficio Mobilità e Traffico del Comune di Trieste, due rappresentanti della Trieste Trasporti e la cittadina interessata. Il tecnico dell'ANAS evidenziava come la strada costiera, anche per la parte costituita da viale Miramare, svolge in pratica varie funzioni: è sia strada di scorrimento (di uscita ovvero entrata in città) sia strada panoramico-turistica. Per il Codice della Strada essa deve essere configurata, e quindi gestita, quale strada extraurbana.

Lo spostamento della fermata contestato dalle interessate è stato originato da una richiesta, rivolta nel 2000 dall'ANAS alla Trieste Trasporti, di spostare la fermata

dell'autobus più in avanti di modo che le strisce pedonali fossero situate dietro alla fermata stessa. Tale richiesta era dettata da ragioni di sicurezza e nel rispetto delle disposizioni contenute del Codice della Strada relative alla necessità di visibilità degli attraversamenti pedonali (vedi art. 40 D.Lgs. 30/4/1992, n.285 e artt. 145 e 151 del D.P.R. 16/12/1992, n. 495 e relative figure).

Per superare i problemi che questo spostamento aveva creato, l'Amministrazione provinciale si era fatta promotrice di uno studio di fattibilità di due progetti, che intende realizzare non appena saranno disponibili le risorse economiche e di personale, per creare aree di fermata degli autobus provviste di piazzole esterne alla carreggiata, come previsto dalla legge per le fermate su strade extra-urbane (art. 352 Regolamento C.d.S.).

Nel frattempo, per risolvere temporaneamente il problema, era riferito che potrebbero essere realizzate due fermate provvisorie: in uscita dalla città, poco dopo il ristorante "Alla Marinella" (con fermata parallela in direzione opposta), all'altezza della SISSA prima delle due gallerie, senza la fermata parallela in direzione opposta che potrebbe invogliare ad un attraversamento della strada che, a quell'altezza, risulta essere molto pericoloso (anche se esiste un sottopassaggio; peraltro recentemente ristrutturato, esso allunga di parecchio il percorso, per cui i pedoni, specie se diretti alla fermata dell'autobus, verrebbero invogliati a effettuare attraversamenti della strada non sicuri). Nella fattispecie l'ANAS, ente proprietario, riferiva di avere ricevuto l'estratto cartotecnico relativo alle fermate provvisorie e lo aveva approvato, autorizzando la manomissione e la pitturazione del suolo. In base all'art. 26 del D.Lgs. 30/4/1992, n. 285 era perciò intenzione dell'ANAS rilasciare la concessione, mentre la spesa andrebbe a ricadere sull'Ente gestore, ovvero la Provincia.

Perché il progetto possa essere realizzato è necessario però il nulla osta dell'Ufficio provinciale di Trieste del Dipartimento dei trasporti terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che, già interessato del problema, non si era ancora pronunciato.

La difensore esprimeva il proprio compiacimento per le soluzioni studiate ed anche perché esse prevedevano finalmente l'istituzione di una fermata del trasporto pubblico locale in uscita dalla città, all'altezza della S.I.S.S.A., in modo che anche i ricercatori e gli scienziati che operano in tale Scuola non siano costretti a percorrere a piedi due gallerie per raggiungere il posto di lavoro.

A seguito della riunione la Provincia di Trieste ha interessato l'Ufficio provinciale del Dipartimento trasporti terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti onde acquisire un parere tecnico di competenza per procedere all'istituzione di due fermate provvisorie dell'autobus in questione nelle more del reperimento dei fondi necessari per costruire le infrastrutture necessarie in base al Codice della strada per le fermate definitive.

La difensore ha poi sollecitato a tale parere il Ministero il quale si è espresso però negativamente, non ritenendo corrette le soluzioni provvisorie e perciò non ritenendo di poterle autorizzare..

Si rende necessario perciò riprendere il discorso con la Provincia per sollecitare altre iniziative che trovino l'approvazione del Ministero dei Trasporti.

**SERVIZI****Servizio di scuolabus**

Si sono rivolti all'Ufficio i genitori di due bambini in età scolare residenti in una frazione di un Comune della Provincia di Gorizia lamentando che l'Amministrazione avesse soppresso il servizio di scuolabus a favore della frazione in cui abitano. La decisione comportava per loro un notevole sacrificio vista la distanza che separa detta frazione dalle scuole e considerato che entrambi la mattina devono recarsi al lavoro. Secondo questi genitori il motivo della scelta, addotto a voce dagli addetti comunali, che la manovra necessaria al pulmino per immettersi dalla strada comunale sulla strada statale sia pericolosa, non sarebbe stato fondato e perciò ha chiesto, tramite l'Ufficio del Difensore civico, un sopralluogo dei tecnici comunali su detto incrocio.

Essi si sono sentiti discriminati rispetto al restante territorio comunale servito dallo scuolabus.

La difensore ha chiesto perciò al Comune di voler riconsiderare la decisione o di voler esporre dettagliatamente i motivi della soppressione del servizio.

L'ufficio tecnico comunale, a seguito della richiesta della difensore ha chiesto all'ufficio della stessa Amministrazione se le manovre che giornalmente, fino ad allora, avevano svolto gli autisti dello scuolabus nella località in questione fosse regolare e/o pericolosa. Si era svolto così un sopralluogo congiunto dei due uffici per verificare la correttezza o meno delle manovre dello scuolabus e lo stato dell'area. L'area in questione è stata descritta come tratto della strada laterale privata a servizio della località che confluisce nei raccordi SS 14 - SS 55. Nell'area di intersezione si riscontrava la presenza del segnale verticale (Stop) e di tenui tracce di segnaletica orizzontale. Lungo la carreggiata vi era la presenza abituale di autoveicoli in sosta (vista la strada privata!) che impedivano la manovra di inversione di marcia dello scuolabus. Infatti, in corrispondenza ed in prossimità delle intersezioni, il Codice della Strada vieta espressamente l'esecuzione dell'inversione del senso di marcia. La fermata dello scuolabus avrebbe dovuto quindi essere posizionata, a norma del Regolamento del Codice della Strada, ad una distanza non inferiore di 20 metri dall'intersezione. Un intervento simile avrebbe comportato un onere non indifferente per l'Amministrazione: l'esproprio dell'area privata, la realizzazione di una nuova viabilità, segnaletica nuova e conseguente manutenzione dell'area stessa. L'Amministrazione affermava di non disporre di simili somme da impegnare in un tale intervento. L'Amministrazione ha dato però la sua disponibilità ai genitori reclamanti a fornire il servizio scuolabus da una località limitrofa alla località in questione.

A seguito di questa risposta trasmessa come d'uso agli interessati gli stessi hanno inoltrato all'Ufficio un ulteriore esposto con precise osservazioni sul contenuto della nota comunale. La Difensore ha chiesto perciò che il Comune valutasse nuovamente la possibilità di un ripristino del servizio sulla base di quelle osservazioni tenendo presente l'esigenza, sempre dichiarata dalle Pubbliche Amministrazioni, di voler fornire adeguati servizi per una seria politica per le famiglie. Il Comune ha poi potuto rispondere che, attraverso sopralluoghi e verifiche sul posto era stato possibile constatare che non sussistevano più gli impedimenti

alla riattivazione del servizio, soprattutto in quanto il semaforo provvisorio posto nelle vicinanze della fermata era stato tolto, mentre per quanto riguardava la zona di manovra era stato sufficiente trovare un accordo con i residenti affinché non occupino tale zona negli orari previsti per il passaggio dello scuolabus. Era stato emesso un ordine di servizio per i dipendenti addetti alla guida dello scuolabus con il quale si ordinava agli stessi, oltre al ripristino del servizio, la segnalazione dell'eventuale permanere di ragioni di pericolo e fino ad allora non era pervenuta alcuna segnalazione.

Il Comune ha perciò comunicato che il servizio, così ripristinato, poteva continuare.

***Taxi: concorso pubblico per l'assegnazione di una licenza di servizio pubblico non di linea attrezzato al trasporto per portatori di handicap di particolare gravità.***

Nel mese di aprile un cittadino si rivolgeva all'Ufficio del Difensore civico lamentando che non fossero ancora noti i risultati del bando di concorso pubblico per titoli per l'assegnazione di n. 1 autorizzazione di servizio pubblico non di linea – taxi attrezzato al trasporto per portatori di handicap di particolare gravità, cui aveva partecipato. Detto bando era stato deliberato il 31.10.2005; le domande dovevano pervenire entro il 30.12.2005 e la Commissione, appositamente istituita, doveva stilare la graduatoria entro il 13/02/06. Egli anzitutto si doleva che, pur essendo previste nel Comune tre licenze di taxi per disabili, ne era stata messa a concorso soltanto una, il che significava un servizio parziale, non potendo un unico taxi coprire l'intero arco di tempo di una giornata, i tempi festivi e quelli di ferie.

Successivamente il cittadino, alla comunicazione finalmente ricevuta circa l'esito del concorso, con idoneo ricorso ed entro il termine di dieci giorni assegnatogli, presentava le sue osservazioni ex L. 241/90 lamentando alcune incongruenze tra il *"Regolamento comunale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea esercenti con autovettura, motocarrozzeria, natante e veicoli a trazione animale"* e quanto contenuto nel bando.

Stante che il ricorso amministrativo già presentato era completo ed esaustivo, la difensore si dichiarava disponibile ad ospitare un incontro chiarificatore e di eventuale mediazione. Presso l'Ufficio del Difensore Civico Regionale si svolgeva così un incontro tra la difensore, il Dirigente Attività Economiche del Comune e l'interessato. La difensore richiamava la responsabilità del Funzionario sull'applicazione delle norme contenute nel bando e sulla necessità di una risposta puntuale sul ricorso amministrativo da egli presentato.

La dirigente ricordava che il bando di concorso pubblico per titoli per l'assegnazione di una autorizzazione di servizio pubblico di taxi attrezzato al trasporto per portatori di handicap di particolare gravità era previsto da una Delibera della Giunta comunale. Che, quindi, i criteri di giudizio circa i progetti erano stati determinati da una superiore e distinta responsabilità. L'interessato proponeva una serie di puntuali osservazioni sulla valutazione dei vari progetti in gara. Contestava poi i due punti assegnati in più al suo concorrente per la *"maggiore disponibilità a svolgere il normale turno di spettanza in particolare festiva e notturna"* per il fatto che questa disponibilità, premiata dalla Commissione, è contraria al Regolamento Comunale che prevede il rispetto dell'orario e che non siano sforati i turni assegnati. Così

come contestava il fatto che il bando prevedesse un punteggio molto alto per la valutazione dell'anzianità di iscrizione al Ruolo di Conducente, che di per sé non richiede esperienza effettiva di guida, e non gli anni di reale pratica di guida (egli poteva vantare alcuni anni di guida di camion). L'istante contestava infine la mancata assegnazione di un punto quale disoccupato.

La Dirigente affermava, in ordine alle caratteristiche tecniche del progetto vincitore, che, comunque, le vetture avrebbero dovuto essere collaudate per poter esercitare la licenza ottenuta e che la Commissione aveva valutato le singole voci/componenti dell'autovettura in base alla tabella allegata al progetto. Entrando nel merito dei portatori di handicap grave, sosteneva che la cecità non rientra tra le tipologie di handicap grave e che per questo non era stata data una particolare valutazione sul dispositivo per non vedenti presente nel progetto dell'istante. Su questo punto la difensore chiedeva al funzionario di verificare se effettivamente la condizione di non vedente non sia da considerarsi portatore di handicap grave. Chiedeva anche al funzionario un'attenta verifica circa i due punti assegnati in più al suo concorrente per la *"maggiore disponibilità a svolgere il normale turno di spettanza in particolare festiva e notturna"*, disponibilità contraria al Regolamento Comunale. Inoltre chiedeva una verifica di come debba essere certificato giuridicamente lo stato di disoccupazione.

La riunione si concludeva con la promessa della Dirigente dell'invio di comunicazioni sulla vicenda dopo un'attenta valutazione degli argomenti evidenziati nel ricorso e durante la discussione con il Difensore civico.

Successivamente, sempre per prevenire un ricorso giurisdizionale, già preannunciato dall'interessato, la difensore incontrava l'Assessore del Comune al Bilancio, Programmazione, Sviluppo ed Innovazione ed il Vicesindaco e precedente Assessore alla data della delibera di indizione del concorso.

Gli Amministratori riferivano che l'istante aveva contattato l'Assessorato proponendo un servizio innovativo e, per tale motivo, pur essendoci in città un esubero di concessioni di taxi per un forte ridimensionamento della domanda e una diversificazione dell'offerta del servizio, era stato ritenuto opportuno portare all'attenzione della Giunta comunale tale proposta e ciò nonostante fossero state esposte parecchie perplessità da parte delle associazioni di categoria. Il Bando era stato articolato rispetto a criteri ben ponderati di cui l'Amministrazione sosteneva la validità.

La difensore esponeva che il bando conteneva alcune scelte discrezionali di difficile comprensione, come quella di attribuzione all'anzianità di "iscrizione al ruolo di conducente" (che di per sé non garantisce la capacità di guida) di un massimo di 10 punti, mentre alla disoccupazione e alla situazione familiare era stato dato un rilievo dieci volte inferiore.

L'Assessore dichiarava che era stato volutamente attribuito maggiore punteggio al lavoro dell'imprenditore rispetto a quello di dipendente per le diverse capacità organizzative che esso richiede e, in ordine ai rilievi puntuali di cui al ricorso presentato dall'interessato, prometteva l'invio di comunicazioni dopo un'attenta valutazione degli argomenti ivi evidenziati e richiamati nei due incontri con la difensore civico.

Purtroppo il tentativo di mediazione non ha sortito effetto positivo e l'interessato a dovuto proporre ricorso al TAR. Si spera però in una possibile soluzione transattiva in corso di causa.

**DISCIPLINA DEL TERRITORIO*****Mancata manutenzione strada - pericolosità***

All'Ufficio del Difensore civico viene presentato un esposto in riferimento alla messa in sicurezza di una strada il cui manto stradale è in cattivo stato e ciò causa innumerevoli disagi a chi la percorre soprattutto quando piove. I fruitori spesso trovano addirittura rami e tronchi con conseguente grave pericolo per l'incolumità. Gli istanti asseriscono che questo è dovuto a causa dell'insufficiente manutenzione della strada in parola.

I medesimi fanno altresì presente che spesso accade di trovare rami e tronchi sulla strada con conseguente grave pericolo per l'incolumità di chi è costretto a percorrerla quotidianamente.

La Difensore civico interviene presso i Comuni, l'Amministrazione provinciale e la Comunità montana competenti per il territorio, chiedendo di attivarsi per porre fine ai disagi lamentati dagli utilizzatori di detta strada provvedendo alla sua manutenzione ordinaria e, in tempi brevi, alle opere di rifacimento del manto stradale già in precedenza più volte annunciato e, nel caso in cui non fosse possibile iniziare le opere e ci fossero degli ostacoli la Difensore chiede di conoscerne i motivi.

Pronta la risposta della Comunità Montana la quale comunica che, a causa delle avverse condizioni atmosferiche persistenti nel periodo invernale, la consegna dei lavori è avvenuta in ritardo ma che i lavori sono in corso. La Provincia riferisce che, trattandosi di strada comunale, l'intervento non è di sua competenza. Dopo vari solleciti giunge anche la risposta del secondo Comune interpellato per competenza che comunica che i lavori risultano eseguiti e che la strada è percorribile in sicurezza. Gli istanti ringraziano per l'interessamento e il contributo fornito dall'Ufficio.

***Segnalazione di capannoni industriali adibiti a luoghi di ritrovo e di culto.***

Un cittadino si è rivolto al Difensore civico lamentando di non aver avuto alcuna risposta ad una lettera raccomandata inviata al Comune di Pordenone in cui aveva segnalato l'utilizzo di capannoni industriali, ubicati nella zona industriale di Via Castelfranco, a luoghi di ritrovo e di culto. Si tratta, evidentemente, di un cambio di destinazione d'uso che crea disturbo alle attività produttive, perché le funzioni che ivi si svolgono sono molto rumorose, pericolose, per la presenza di molti bambini lasciati liberi nei piazzali dove vi sono materiali vari depositati nelle rispettive pertinenze di questi capannoni.

Pare che tali luoghi di culto, che si sono moltiplicati in poco tempo, siano usati da chiese cristiane che trovano molti fedeli nelle comunità degli africani immigrati.

Il Comune ha comunicato al Difensore che erano in corso da parte dei Vigili Urbani alcuni accertamenti sui tali fatti, ma dopo qualche tempo è stato necessario sollecitare detta

amministrazione per sapere gli esiti di quelle verifiche e se, del caso, i provvedimenti adottati.

A tutt'oggi non è noto come il Comune intenda provvedere.

### ***Richiesta autorizzazione di passaggio veicoli su strada comunale.***

Si è rivolto all'Ufficio una persona residente in Provincia di Gorizia il quale lamentava che gli sia stata di fatto negata la possibilità di passare temporaneamente con mezzi meccanici attraverso una proprietà comunale lungo un percorso di metri 22 per una larghezza di metri 5 per effettuare i lavori di ristrutturazione della sua proprietà. Il passaggio gli era necessario perché il suo fondo è intercluso e i mezzi meccanici – quelli più grossi, necessari alla costruzione dell'immobile al grezzo) non avrebbero potuto passare attraverso la limitrofa proprietà della madre a causa dell'angolo retto di quella stradina privata.

L'Ispettorato ripartimentale foreste di Gorizia aveva attestato che, pur essendo la zona a vincolo idrogeologico, a causa della minima superficie che sarebbe stata temporaneamente occupata per l'autorizzazione a detto passaggio, non era necessaria l'autorizzazione paesaggistica.

La difensore, considerato che dalla documentazione esibita non si ravvisava alcun motivo contrario, tenendo altresì presente le norme del Codice Civile in materia di fondo intercluso e considerato che per gli impegni già assunti dall'istante con l'impresa di costruzione il trascorrere del tempo comportava sempre maggiori oneri, ha chiesto fosse consentito quanto prima tale passaggio. Il Comune ha comunicato che deliberazione denominata "Atto di indirizzo per l'autorizzazione del passaggio temporaneo attraverso la p.c. in questione dei mezzi meccanici necessari per la realizzazione dell'edificio ecc..." la Giunta Comunale aveva concesso il passaggio temporaneo sulla p.c. 48/456, esclusivamente per le opere di realizzazione del medesimo edificio, fissando alcune prescrizioni, in particolare, come detto a voce, perché i mezzi meccanici non producessero danni ai muretti a secco che delimitavano detto passaggio.

### ***Installazione di depositi di gas di petrolio liquefatto a scopo di riscaldamento in civili abitazione – disciplina edilizia.***

Un'impresa che opera nell'installazione di depositi di gas di petrolio liquefatto a scopo di riscaldamento in civili abitazione e non, e che lavora su tutto il territorio regionale, ha lamentato il fatto che alcuni comuni della regione non avessero recepito quanto previsto dall'art. 17 del D.Lgs. n. 128 del 22/02/2006 che prevede "Semplificazione delle norme per l'installazione dei depositi di GPL di capacità complessiva non superiore a 13 mc". Semplificazione che consiste nel considerare tale installazione attività edilizia libera ai sensi dell'art. 6 del D.P.R. 6.6.2001 n. 380 e successive modifiche.

La difensore ha chiesto alla Direzione Centrale della Pianificazione Territoriale un parere circa l'applicazione sul territorio regionale di tale disposizione in ragione della specialità di questa Regione, se, cioè anche nella nostra Regione tali opere siano da considerare, ai fini urbanistici ed edilizi, attività edilizia libera e non sia necessaria la presentazione di una DIA (Dichiarazione di Inizio Attività).

La difensore faceva così riferimento anche ad un analogo quesito già rivolto alla medesima Direzione dal Comune di Montereale Valcellina. Chiedeva anche di prendere in considerazione l'eventualità di emanare una circolare a tutte le Amministrazioni Comunali sulla corretta interpretazione della norma in oggetto.

La direzione regionale ha risposto che:

- la materia edilizia, ai sensi dell'art. 117 Costituzione rientra nella potestà legislativa concorrente, esercitata dalle Regioni nel rispetto dei principi fondamentali della legislazione statale dettati dal Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia /D.P.R. 6 giugno 2001 n. 380 e s.m.i.), mentre le determinazioni dei livelli essenziali delle prestazioni nel settore energetico rientra tra le competenze esclusive dello Stato;

- sono stati stabiliti alcuni principi e criteri direttivi, tra cui quello di garantire e migliorare il servizio all'utenza, anche attraverso la determinazione di requisiti tecnici e professionali per l'esercizio dell'attività e l'adeguamento della normativa inerente la logistica, la commercializzazione e l'impiantistica.

Sulla base di questi principi l'art. 17 del D.Lgs 128/2006 ha previsto la semplificazione di cui si tratta e, dal combinato disposto dell'art. 17 e dell'art. 6 D.P.R. 380/2001 si evince che gli interventi di cui trattasi possono essere eseguiti senza titolo abilitativo edilizio, pur restando assoggettati ad altre autorizzazioni eventualmente previste per legge, caso per caso (paesaggistica, prevenzione incendi, e via dicendo).

### ***Passi carrai***

Un cittadino della Provincia di Udine si rivolge alla Difensore civico lamentando l'*iter* seguito dall'Amministrazione provinciale per il rilascio di concessione di passi carrai su strade provinciali, molto più oneroso e farraginoso rispetto ad analoghi passi carrai rilasciati su strade comunali.

La Difensore interviene nei confronti della provincia, del Comune interessato per la residenza dell'istante e all'ANCI – Sezione regionale del Friuli Venezia Giulia, sottolineando che l'art. 26 del DLgs n. 285/1992 disciplinante il rilascio di concessione di passi carrai, espressamente dispone: "Per i tratti di strade statali, regionali, provinciali, correnti nell'interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, il rilascio di concessione e di autorizzazione è di competenza del Comune previo nulla osta dell'Ente proprietario della strada".

Evidenzia quanto riferito dall'istante e cioè che il cittadino, per il passo carrabile su strada provinciale che attraversa il centro abitato, prima deve presentare l'istanza alla Provincia con i seguenti allegati: la ricevuta del versamento di € 51,65, la domanda in bollo da € 14,62,

due foto formato grande che inquadrino a distanza il passo carraio e una planimetria, in scala 1-2.000, per 300 metri della via. Successivamente deve presentare altra istanza cui deve allegare l'autorizzazione provinciale al Comune che rilascia la concessione. Detta domanda sconta una seconda tassa.

C'è in sostanza una notevole differenza di spesa fra l'iter procedurale che riguarda le strade provinciali e l'iter per le strade comunali, di quattro volte superiore (fra l'altro fra passi carrai che sono a pochi metri l'uno dall'altro o addirittura sulla stessa via nella medesima cittadina in questione, centro abitato attraversato da ben cinque strade provinciali).

La Difensore invita gli Enti interessati per competenza a rivedere il farraginoso ed oneroso iter oggi imposto al cittadino che richiede la concessione di passo carraio su strada provinciale corrente all'interno del centro abitato con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, considerando che la norma sopra enunciata richiede non un rilascio di una separata concessione dall'Ente proprietario della strada bensì di un "previo nulla-osta", il quale si appalesa come un atto endoprocedimentale. Manifesta quanto appaia assurdo e anacronistico che il cittadino sia costretto a pagare due volte la tassa di concessione, una all'Ente proprietario e una al Comune, laddove, invece, molto più corretto e semplice è – anche in virtù rispetto del principio di sussidiarietà, - presentare l'istanza al Comune, il quale provvederà ad acquisire, quale mero atto endoprocedimentale, il nulla osta dell'Ente proprietario della strada.

La questione prospettata ha avuto molto risalto anche sulla stampa locale.

L'Amministrazione comunale risponde che pur accogliendo e concordando con l'invito avanzato dal Difensore civico nel suo intervento, non è possibile fare nulla né ipotizzare qualche soluzione per il futuro, fino a quando permarranno gli obblighi previsti dall'articolo 26 del Nuovo Codice della Strada.

L'Amministrazione provinciale si impegna a promuovere iniziative per operare qualsiasi semplificazione consentita in accordo con le Amministrazioni Comunali affinché i cittadini abbiano più facile accesso e soddisfazione alle loro richieste.

L'ANCI regionale precisa che già da qualche anno informalmente aveva sollevato agli Amministratori della Provincia udinese la questione, nel senso di semplificare l'iter per il nulla osta per la concessione dei passi carrai, al fine di evitare ai cittadini di rivolgersi a più uffici con un aggravio di spese ed ora l'Amministrazione provinciale concorda con questa tesi. L'Associazione si è fatta carico di informare i Comuni della Regione affinché diano indicazioni ai propri cittadini invitandoli a presentare la richiesta presso la propria sede.

**ESPROPRI per interventi degli EE.LL. sul territorio****Realizzazione pista ciclabile – proposta di tragitto alternativo.**

Una cittadina residente in un Comune della Regione, assieme ad altri cittadini interessati del problema, si è rivolta all'Ufficio del Difensore Civico per lamentare che un Comune e l'Amministrazione provinciale di Udine avessero progettato un tragitto di una costruendo pista ciclabile così da prevedere l'esproprio di un'area verde appartenente ad una proprietà privata in condominio.

Gli istanti hanno proposto l'individuazione di un tragitto alternativo da loro considerato anche più funzionale rispetto a quello previsto dal progetto.

La Difensore civico ha ritenuto utile indire un incontro con le Amministrazioni e gli istanti al fine di divenire ad un chiarimento ed anche ad un eventuale accordo.

L'incontro si è svolto presso la sede di Udine e si è giunti alla volontà manifestata dall'Amministrazione di affidare ai tecnici progettisti uno studio di fattibilità circa le modifiche proposte.

**Lavori di sistemazione della S.P. "Roiatta" dall'incrocio con la S.P. di Aviano all'incrocio con la S.P. di Castel d'Aviano nei comuni di Fontanafredda e Roveredo in Piano.**

Un cittadino si è rivolto all'Ufficio del Difensore civico esponendo di essere proprietario di alcuni terreni in Comune di Roveredo in Piano. Essendo che una fascia di questi terreni sono oggetto di esproprio da parte dell'Amministrazione Provinciale per la realizzazione di una pista ciclabile e della terza corsia d'entrata sud alla Base Nato di Aviano, l'istante rappresentava alcune difficoltà nella individuazione dei confini con relative ripercussioni sull'indennità di esproprio.

Al fine di chiarire l'esatta individuazione dei confini la difensore si rendeva disponibile ad un incontro che si svolgeva nell'Ufficio di Pordenone e a cui partecipavano i tecnici competenti per la Provincia di Pordenone e l'interessato, accompagnato dal padre, dal proprio tecnico e dal proprio legale di fiducia. Interveniva anche l'ex tecnico del Consorzio di Bonifica competente.

Il tecnico di fiducia dell'interessato illustrava le incongruità riscontrate, secondo lui, circa le misurazioni eseguite dai tecnici della Provincia. Affermava di essersi basato, per le misurazioni, sulla testimonianza dell'ex tecnico consortile, anche perché, dopo una serie di visure catastali, non si era giunti ad una certezza sui confini. Il geometra, già tecnico consortile, dichiarava che il canale di irrigazione lungo la strada della Roiatta è stato fatto circa 50 anni fa e che la costruzione del canale non comporta il passaggio di proprietà del terreno su cui insiste. Il Consorzio di Bonifica semplicemente istituisce una servitù sulla fascia di terra interessata al passaggio del canale irriguo, mentre la proprietà rimane inalterata. La Provincia affermava di avere effettuato una ricerca storica sulla proprietà e di

avere accertato che nel 1965 la provincia di Udine aveva proceduto a lavori per l'allargamento della strada Roiatta e l'allora proprietario aveva ricevuto dalla provincia di Udine l'indennità di esproprio. Il frazionamento, relativo a questo esproprio era avvenuto nel 1969, ma non era mai avvenuta la registrazione catastale dell'atto di frazionamento. L'attuale misurazione fatta dalla provincia di Pordenone aveva tenuto conto di questo vecchio esproprio. La differenza riscontrata dall'istante poteva trovare spiegazione in questo fatto. La Provincia dichiarava che il nuovo frazionamento poteva essere registrato, previa richiesta da parte del nuovo proprietario, a spese della provincia di Pordenone. Permanendo nelle parti istanti un dubbio circa queste risultanze finora ignote la difensore auspicava si procedesse ad una nuova misurazione sulla scorta di quanto emerso nel corso della riunione, stabilendo di ritrovarsi tra un mese nel caso non si fosse trovato accordo tra le parti e specificando che la nuova misurazione debba riguardare l'esproprio effettuato in comune di Roveredo in Piano, mentre la questione relativa al comune di Fontanafredda debba essere ritenuta chiusa.

L'Amministrazione Provinciale, assieme al tecnico di fiducia dell'istante, hanno successivamente proceduto ad una nuova misurazione che ha stabilito comunque una differenza di 500 metri a favore del cittadino. A quel punto si è siglato un accordo sia sui confini che sull'indennità di esproprio.