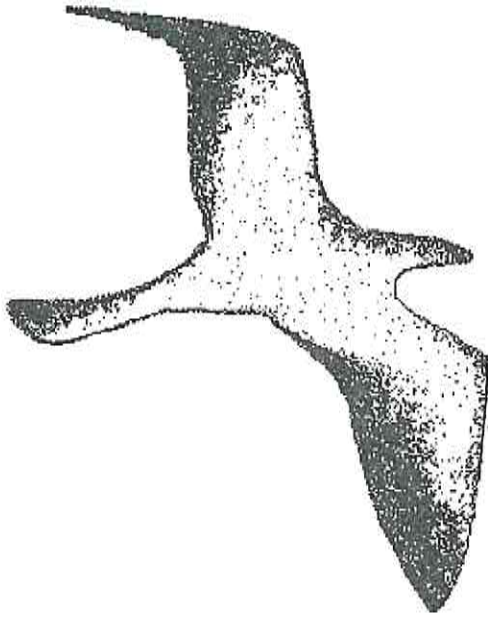


147/15163
del 14/12/89

107

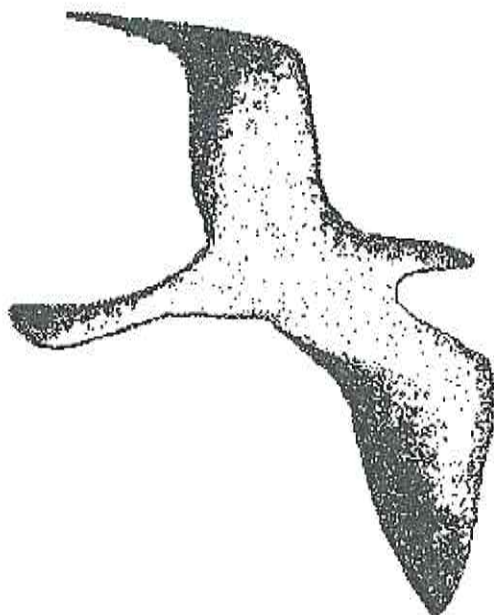


COMUNE DI MONZA

PROGRAMMA DI ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

FEBBRAIO 1989

RELAZIONE



" Lui parlava di cose molto semplici.
Diceva che è giusto che un gabbiano voli,
essendo nato per la libertà,
e che è suo dovere lasciar perdere e scavalcare
tutto ciò che intralcia, che si oppone alla sua libertà,
vui superstizioni, vui antiche abitudini,
vui qualsiasi altra forma di schiavitù."

Richard Bach - Il gabbiano Jonathan Livingston



SOMMARIO

OBIETTIVI GENERALI E METODOLOGIA	pagina	1	
CAPITOLO 1 - OPERE EDILIZIE		3	
ANALISI DELLO STATO DI FATTO		6	
Grado di fruibilità, Giudizi		8	
Dati statistici - Tabella 1		11	
Stato di fatto			Allegato A
INDIVIDUAZIONE OBIETTIVI		12	
Priorità		12	
Analisi dei costi		14	
Preziario tipo			Allegato B
Analisi dei costi			Allegato C
Risorse umane		17	
Durata del programma		18	
PROGRAMMAZIONE		19	
Budget di programma		19	
Tabella 2 - Ripartizione annuale		21	
Fasi operative		22	
Finanziamento		24	
CAPITOLO 2 - VIABILITA' E PERCORSI	pagina	25	
ANALISI DELLO STATO DI FATTO		27	
Tabella 3 - Dati statistici		27	
Nodi di mobilità		27	
Incroci e attraversamenti			Allegato D
Parcheggi		28	
Trasporti		30	
Accesso al verde		30	
INDIVIDUAZIONE OBIETTIVI		31	
Priorità		31	
Analisi dei costi			Allegato E
Durata del programma		36	
PROGRAMMAZIONE		37	
Budget di programma - Tabella 4		37	
Fasi operative		38	
Finanziamento		38	
CAPITOLO 3 - NORMATIVA	pagina	39	
IL QUADRO LEGISLATIVO		40	
Legislazione nazionale e regionale			Allegato F
Regolamenti locali			Allegato G
INDIVIDUAZIONE OBIETTIVI		45	
PROGRAMMAZIONE		46	
CONTROLLO		47	
Archivio del programma		47	
Leve di fattibilità		48	



OBIETTIVI GENERALI E METODOLOGIA

Il Consiglio Comunale di Monza, riunito in seduta aperta in data 28 gennaio 1988, ha espresso un Ordine del giorno in tema di eliminazione di barriere architettoniche per la fruibilità degli spazi pubblici da parte dei disabili.

Il documento impegna l'Amministrazione a predisporre un insieme di provvedimenti che, congiuntamente e gradualmente, avvino a concreta soluzione il problema.

In particolare quanto approvato si articola su sette punti, schematicamente qui di seguito espressi

- 1 - stanziamenti;
- 2 - revisione dei progetti di opere pubbliche in corso;
- 3 - definizione di prescrizioni per le lottizzazioni edilizie;
- 4 - esame più rigoroso dei progetti di edilizia residenziale economico-popolare;
- 5 - adozione del nuovo Regolamento d'Igiene, almeno per la parte relativa alle barriere;
- 6 - rapporto permanente con le Associazioni e gli Enti;
- 7 - potenziamento e miglioramento dei trasporti pubblici.

L'Ufficio Arredo Urbano, facente parte del Settore Pianificazione Territoriale, nel quadro delle proprie attività di coordinamento e programmazione, è stato incaricato dell'elaborazione di un programma da presentare all'attenzione degli organi dell'Ente per l'approvazione, l'attivazione dei finanziamenti, l'esecuzione delle opere relative.

Gli Uffici comunali coinvolti nel programma, per il loro specifico campo di attribuzioni sono:

Ufficio Edilizia Pubblica
Ufficio Manutenzione stabili
Ufficio Strade e Fognature
Ufficio Servizi Tecnologici
Ufficio Viabilità e Traffico
Settore Gestione Urbanistica
Settore Servizi Sociali

BB 111

Programma di eliminazione barriere architettoniche - Pagina 2

Le Associazioni e gli Enti interessati all'area dell'handicap sono coinvolti a livello consultivo nelle varie fasi del progetto.

La normativa legislativa presa a riferimento è la seguente:

Legge 30 marzo 1971 n. 118

Dpr 27 aprile 1978 n. 384

Dm 8 giugno 1979

Legge finanziaria 1988 art. 29/II comma.

Il programma si articola in tre parti:

- 1 - Opere edilizie.
- 2 - Viabilità e percorsi.
- 3 - Normativa e controlli.

A tale suddivisione si riferisce anche la presente relazione che, per alcune parti offre indicazioni immediatamente operative, e per altre parti costituisce metodo di impostazione per provvedimenti successivi.



CAPITOLO 1
Opere Edilizie

113



Garantire ad ogni cittadino una reale integrazione sociale, significa creare le condizioni necessarie affinché tutti possano partecipare alla vita della città, nel rispetto delle peculiari personalità e delle specifiche esigenze di ciascuno.

E' necessario quindi rimuovere con determinazione tutti gli ostacoli di ordine sociale, psicologico, culturale ambientale ed economico che possono provocare fenomeni di emarginazione dagli ambienti di vita, di studio, di lavoro e che consentano a tutti di continuare una vita di relazione familiare e sociale.

In questa ottica si pongono le varie iniziative intraprese dal Comune di Monza a favore dei cittadini portatori di handicap e anziani.

Servizi per Handicappati:

Interventi economici per garantire almeno il soddisfacimento dei bisogni primari.

1974 : Istituzione del servizio aiuto-educativo per l'inserimento di minori portatori di handicap nelle strutture educative e scolastiche;

1974 : Apertura del Centro di Formazione Professionale per Handicappati (attualmente situato presso la Civica Scuola P. Borsa)

1975 : Apertura del 1° Centro Socio-Educativo per handicappati gravi in via Gallarana;

1978 : Attuazione dei primi inserimenti in normali ambienti di lavoro di handicappati psichici con il supporto di operatori comunali (Operatori Socio-Educativi);

1982 : Decentramento degli Operatori Socio-Educativi nelle cinque équipes socio-psico-educative di circoscrizione allo scopo di agevolare l'integrazione sociale e lavorativa dei portatori di handicap che hanno assolto l'obbligo scolastico;

1983 : Apertura del I° Centro Territoriale di Recupero rivolto ad handicappati gravi in età scolare presso la Scuola Elementare di via Omero

(è prevista l'apertura di un altro C.T.R. nel prossimo futuro);

1984 : Attuazione dei primi "Tirocinii Aziendali" a favore di disabili non iscritti a Corsi di Formazione Professionale, come momento formativo propedeutico all'inserimento lavorativo;

1985 : Apertura del II° Centro Socio-Educativo per Handicappati gravi in via XX Settembre;



Dal 1985: Incentivi alle Cooperative di Lavoro e di solidarietà sociale, operanti a Monza, che accolgono portatori di handicap;
1988 : Istituzione di un Centro Occupazionale Diurno per handicappati in via Bergamo.
Detto centro potrà offrire una soluzione occupazionale ad alcuni disabili che non possono essere inseriti nel mondo del lavoro;

Servizi per anziani:

Interventi economici per garantire almeno il soddisfacimento dei bisogni primari;

- Ricoveri in strutture protette;
- Istituzione del servizio di assistenza domiciliare (1972)
- Invio in soggiorni climatici;
- Convenzioni con i centri diurni che accolgono anziani e offrono attività culturali, ricreative, occupazionali (1983);
- Servizi pasti a domicilio e servizio lavanderia (1984);

Non altrettanta sollecitudine vi è stata tuttavia nell'ambito del territorio e dell'assetto strutturale della città che ancora oggi sembra costruita su misura per ostacolare il disabile nel suo cammino verso la completa integrazione sociale.



ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Nel programma sono stati inclusi tutti gli edifici, impianti e strutture facenti parte del demanio e del patrimonio indisponibile del Comune di Monza.

Sono esclusi per il momento dal programma:

- Gli impianti sportivi (che saranno oggetto di specifico programma)
- Gli edifici comunali d'abitazione;
- Le proprietà di altri Enti o di privati avente destinazione pubblica o aperta al pubblico.

Si è provveduto, in collaborazione con l'Ufficio Manutenzione Stabili ad una ricognizione generale del grado di fruibilità di tali edifici per il portatore di handicap.

Sono stati definiti i dati necessari e sufficienti ad una realistica classificazione.

Tali dati, inseriti in un archivio elettronico sono i seguenti:

TIPO DI STRUTTURA

Asilo nido - scuola materna - scuola elem. ecc.

NOME DELLA STRUTTURA

INDIRIZZO

EPOCA DI COSTRUZIONE

Gli edifici sono stati raggruppati in 4 classi di vetustà:

- 1 = con più di 50 anni
- 2 = tra i 50 e 30 anni
- 3 = tra i 30 e 10 anni
- 4 = fino a 10 anni.

Nel caso di avvenute ristrutturazioni, queste sono state considerate solo quando siano state attuate con radicali mutamenti anche di tipo strutturale.

CIRCOSCRIZIONE

NUMERO DEI PIANI

Intendendo il numero di solai utilizzati dal pubblico per la specifica attività, compreso gli interrati.

Qualora venga esaminato un servizio sito in un edificio multifunzionale il numero dei piani considerato è quello di ogni singolo servizio. Allorchè si passa ad esaminare l'attività prevalente dell'edificio multifunzionale stesso, è in quell'occasione che si considera il numero complessivo dei piani.



QUOTA INGRESSI

E' la quota dal piano stradale da dove si accede alla struttura.

RAMPE

In presenza di ingressi a quota diversa dal piano stradale, viene indicata la dotazione o meno di rampa adeguata alla normativa ex Dpr 384/78. Nel caso non vi sia cambio di quota viene indicato NS (non serve).

I dislivelli esistenti sino a mt.0,20 non vengono presi in considerazione in questa voce ma in quella successiva.

INGRESSI

Adeguati o meno alla normativa, per quanto attiene la larghezza e i sistemi di apertura, nonché per la presenza di piccoli dislivelli.

SCALE

Dotate o meno di pedata e alzata regolamentare e dei due corrimano laterali.

ASCENSORE

Se sono a norma le dimensioni della cabina e la larghezza dell'apertura.

SERVIZI

Viene evidenziato con SI e NO se per tutta la struttura esiste almeno un servizio per disabili.

PARCHEGGI

Se sono presenti o meno in prossimità della struttura parcheggi attrezzati per disabili. Questo dato viene indicato solo per le categorie "sale pubbliche" e "uffici pubblici".

STALLI

Viene indicato il numero degli stalli a parcheggio esistenti, nel caso di risposta affermativa alla precedente voce; nonché gli stalli necessari, con risposta negativa alla precedente voce.

Non sono state esaminate altre caratteristiche, quali la larghezza dei corridoi, i percorsi, i varchi, l'apertura delle porte, le maniglie ecc. essenzialmente per non appesantire l'indagine e per non frammentare eccessivamente gli obiettivi.

Si tenga inoltre presente che l'adeguamento di tali elementi o si presenta impossibile per la conformazione strutturale dell'edificio oppure, se possibile, è di costo modesto ed influente.

L'analisi dello stato attuale viene riportata in modo completo nell'allegato A, quale parte integrante della presente relazione.



GRADO DI FRUIBILITA'

Allo scopo di sintetizzare e raggruppare le varie strutture in elementi di rapida comprensione e leggibilità, è parso opportuno introdurre il concetto di "grado di fruibilità", definito da punteggi assegnati in funzione delle risposte positive o negative alle dotazioni esistenti.

I punti vengono assegnati con il seguente criterio:

MARCIAPIEDE	= 1 punto per risposta = SI
RAMPE	= 1 punto per risposta = SI o NS
INGRESSI	= 2 punti per risposta = SI
SCALE	= 1 punto per risposta = SI o NS
ASCENSORE	= 2 punti per risposta = SI o NS
SERVIZI	= 2 punti per risposta = SI
PARCHEGGIO	= 1 punto per risposta = SI

La scelta di assegnare punteggio doppio per alcune dotazioni è determinata dalla preminente importanza sia di costo che di utilizzo delle stesse.

GIUDIZI

Dal totale dei punti assegnati per ogni struttura si determinano i giudizi:

OTTIMO	= punti maggiori o uguali a 8
BUONO	= punti maggiori o uguali a 6, minori di 8
MEDIOCRE	= punti maggiori o uguali a 4, minori di 6
SCADENTE	= punti minori di 4

Ne conseguono i seguenti elenchi:

GRADO DI FRUIBILITA' = OTTIMO

PROGR TIPO	STRUTT	EPOCA	PUNTI TOT
39 SCUOLA MEDIA INFERIORE	BELLANI	1	9
44 SCUOLA MEDIA INFERIORE	SALA	3	8
51 SCUOLA SPECIALE	CSE	3	9
52 SCUOLA SPECIALE	CSE	1	9
53 SCUOLA SPECIALE	CTR	3	9
61 SALA PUBBLICA	TEATRINO	1	8
82 UFFICI PUBBLICI	AIAS - UILD	4	9



GRADO DI FRUIBILITA' = BUONO

PROGR	TIPO	STRUTT	EPOCA	PUNTI TOT
1	ASILO NIDO	CENTRO	3	7
4	ASILO NIDO	TRIANTE	4	7
9	SCUOLA MATERNA	CEDERNA	3	7
10	SCUOLA MATERNA	SAN ROCCO	3	7
11	SCUOLA MATERNA	SAN FRUTTUOSO	3	7
12	SCUOLA MATERNA	MONTEBIANCO	4	7
13	SCUOLA MATERNA	CAZZANIGA	3	7
21	SCUOLA ELEMENTARE	BUONARROTI	2	6
22	SCUOLA ELEMENTARE	ANZANI	3	6
26	SCUOLA ELEMENTARE	NAZARIO SAURO	3	7
27	SCUOLA ELEMENTARE	MONTEBIANCO	3	6
54	SCUOLA SPECIALE	BORSA	1	7
56	SCUOLA SPECIALE	CODH	1	7
62	SALA PUBBLICA	SERRONE	1	7
69	UFFICI PUBBLICI	AMM.NE PARCO	1	6
70	UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 1	3	6
71	UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 2	3	7
73	UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 4	4	7
84	UFFICI PUBBLICI	AGAM	1	6

GRADO DI FRUIBILITA' = MEDIOCRE

PROGR	TIPO	STRUTT	EPOCA	PUNTI TOT
7	ASILO NIDO	CAZZANIGA	3	4
14	SCUOLA ELEMENTARE	DE AMICIS	3	4
15	SCUOLA ELEMENTARE	RAIBERTI	2	4
16	SCUOLA ELEMENTARE	RUBINOWICZ	3	4
17	SCUOLA ELEMENTARE	RODARI	3	4
18	SCUOLA ELEMENTARE	CEDERNA	3	4
19	SCUOLA ELEMENTARE	CITTERIO	3	4
23	SCUOLA ELEMENTARE	ZARA	4	4
25	SCUOLA ELEMENTARE	S. ALESSANDRO	2	4
30	SCUOLA ELEMENTARE	PUECHER	4	4
31	SCUOLA ELEMENTARE	MARCHE	3	4
33	SCUOLA ELEMENTARE	VOLTA	1	4
34	SCUOLA ELEMENTARE	BACHELET	3	4
35	SCUOLA ELEMENTARE	SALVO D'ACQUISTO	3	4
36	SCUOLA MEDIA INFERIORE	CONFALONIERI	1	5
37	SCUOLA MEDIA INFERIORE	VIII	3	4
38	SCUOLA MEDIA INFERIORE	PASCOLI	3	4
40	SCUOLA MEDIA INFERIORE	VI	3	4
42	SCUOLA MEDIA INFERIORE	X	4	4
43	SCUOLA MEDIA INFERIORE	IX	3	4
46	SCUOLA MEDIA SUPERIORE	IPSIA	3	4
49	SCUOLA MEDIA SUPERIORE	MAGISTRALI	3	4
50	SCUOLA MEDIA SUPERIORE	ZUCCHI	1	4
55	SCUOLA SPECIALE	BORSA SERALE	1	4
57	SCUOLA SPECIALE	LICEO MUSICALE	1	4
58	SALA PUBBLICA	NEI	3	5
59	SALA PUBBLICA	MADDALENA	1	4
64	UFFICI PUBBLICI	MUNICIPIO	1	5
78	UFFICI PUBBLICI	ASILO NOTTURNO	4	5
79	UFFICI PUBBLICI	COMUNITA' DI LAVORO	3	4
83	UFFICI PUBBLICI	SAN FEDELE	1	4
85	UFFICI PUBBLICI	UFFICIO IGIENE	3	5

GRADO DI FRUIBILITA' = SCADENTE

PROGR	TIPO	STRUTT	EPOCA	PUNTI/TOT
2	ASILO NIDO	CEDERNA	3	2
3	ASILO NIDO	SAN ROCCO	3	2
5	ASILO NIDO	SAN FRUTTUOSO	3	2
6	ASILO NIDO	SPALLANZANI	2	1
8	SCUOLA MATERNA	GIORDANI	3	1
20	SCUOLA ELEMENTARE	MANZONI	1	1
24	SCUOLA ELEMENTARE	TOMMASEO	1	1
28	SCUOLA ELEMENTARE	TACOLI	2	1
29	SCUOLA ELEMENTARE	DANTE	1	1
32	SCUOLA ELEMENTARE	ALFIERI	1	1
41	SCUOLA MEDIA INFERIORE	ZUCCHI	3	2
45	SCUOLA MEDIA SUPERIORE	IPSIA	3	1
47	SCUOLA MEDIA SUPERIORE	OLIVETTI	1	3
48	SCUOLA MEDIA SUPERIORE	ISA	1	1
60	SALA PUBBLICA	GALLERIA CIVICA	1	1
63	SALA PUBBLICA	ARENGARIO	1	2
65	UFFICI PUBBLICI	TRIBUNALE	1	1
66	UFFICI PUBBLICI	PRETURA	1	2
67	UFFICI PUBBLICI	COMANDO VIGILI	1	2
68	UFFICI PUBBLICI	BIBLIOTECA	1	3
72	UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 3	4	2
74	UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 5	1	1
75	UFFICI PUBBLICI	VIA APPIANI	1	1
76	UFFICI PUBBLICI	SERVIZI SCOLASTICI	3	1
77	UFFICI PUBBLICI	CIMITERO	1	3
80	UFFICI PUBBLICI	VIA ZUCCOLI	3	0
81	UFFICI PUBBLICI	C.S. S.FRUTTUOSO	2	1



DATI STATISTICI

STRUTTURE ANALIZZATE	85	100%
Asili Nido	7	8%
Scuole Materne	6	7%
Scuole Elementari	22	26%
Scuole Medie Infer.	9	11%
Scuole Medie Super.	6	7%
Scuole Speciali	7	8%
Sale Pubbliche	6	7%
Uffici Pubblici	22	26%

DOTAZIONI	NECESSARIE		%
Marciapiedi Sì	76	85	89%
Rampe Sì	12	32	38%
Ingressi Sì	56	85	66%
Scale Sì	3	63	5%
Ascensori Sì	6	62	10%
Servizi Sì	9	85	11%

GIUDIZI	OTTIMO	BUONO	MEDIOCRE	SCADENTE	TOTALE
Asili Nido		2	1	4	7
Scuole Materne		5		1	6
Scuole Elementari		4	13	5	22
Scuole Medie Infer.	2		6	1	9
Scuole Medie Super.			3	3	6
Scuole Speciali	3	2	2		7
Sale Pubbliche	1	1	2	2	6
Uffici Pubblici	1	5	5	11	22

VETUSTA'	OTTIMO	BUONO	MEDIOCRE	SCADENTE	TOTALE
Più di 50 anni (1)	3	5	8	15	31
Tra 30 e 50 anni (2)		1	2	3	6
Tra 10 e 30 anni (3)	3	10	18	8	39
Meno di 10 anni (4)	1	3	4	1	9

INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI

Dalla consultazione dei settori interessati sono emerse due ipotesi di determinazione delle priorità di intervento in un settore così ampio.

A - L'intervento viene effettuato in funzione delle necessità concrete ogni qualvolta si manifestino (inserimento dei disabili nelle scuole, particolari richieste delle Associazioni ecc.)

Questa ipotesi, in sostanza, ripercorre quanto sino ad oggi ha fatto l'Amministrazione.

B - Non escludendo gli interventi di cui al punto A, il programma di interventi edilizi può essere articolato secondo quattro direzioni.

1 - Affrontare le situazioni di emergenza non più rinviabili e riferite agli edifici con presenza di pubblico eterogeneo (Municipio, Tribunale, Circoscrizioni ecc.)

2 - Adeguamento degli edifici con pubblico omogeneo e ben individuabile in funzione degli inserimenti di disabili previsti (Scuole)

3 - Individuazione dei costi generali, necessari ad orientare gli interventi annuali e a stabilire un quadro finanziario.

4 - Determinazione del tempo di durata del programma.

Il modulo di lavoro B viene adottato per la pianificazione degli interventi, delle risorse, dei tempi.

PRIORITA'

Dall'analisi dello stato attuale emerge chiaramente come, rispetto ad una fruibilità minimale di altre strutture, gli uffici pubblici siano oggi pressochè impraticabili per i portatori di handicap.

Tra questi edifici possono essere operate tre grandi classificazioni secondo il grado di affluenza di pubblico.

Una seconda chiave di ordinamento la si può ottenere considerando in ordine crescente il grado di fruibilità esistente espresso in punti.

Grande affluenza		Media affluenza		Modesta affluenza	
Tribunale	(1)	Circoscr. 5	(0)	Via Zuccoli	(0)
Procura	(2)	Via Appiani	(1)	Servizi scol.	(1)
Comando VVU	(2)	C.S. S.Frutt.	(1)	Comun.Lavoro	(4)
Biblioteca	(3)	Circoscr. 3	(2)	S. Fedele	(4)
Municipio	(5)	Cimitero Uff.	(3)	Asilo notturno	(5)
Uff. Igiene	(5)	Circoscr. 1	(6)	Amm. Parco	(6)
Agam	(6)	Circoscr. 2	(7)		
		Circoscr. 4	(7)		
		Aias - Uildm	(9)		

Note = La Circoscr. 3 comprende anche il servizio anagrafe e il distretto socio sanitario. L'Agam ha in corso opere edilizie di



costruzione di nuovi edifici. Per la Circoscr. 5 l'Amm.ne ha in programma una nuova sede.

Lo stesso metodo può essere applicato per le sale pubbliche, dove tuttavia l'affluenza non è determinante.

- Galleria (1)
- Arengario (2)
- Maddalena (4)
- Nei (5)
- Serrone (7)
- Teatrino (8)

Note = Per l'Arengario non si conosce ancora la destinazione definitiva e non sono ancora ultimati i lavori.

Il Nei è attualmente dotato di elevatore esterno, che non è funzionante. La spesa di ripristino è comunque modesta ed è già nei programmi dell'ufficio competente, pertanto non viene considerata.

Per quanto riguarda le cosiddette scuole speciali, la classificazione delle priorità, secondo il metodo adottato, risulta la seguente:

- Liceo mus. (4)
- Borsa serale (4)
- Borsa (7)
- Codh (7)
- Ctr (9)
- Cse Gallar. (9)
- Cse XX Sett. (9)

Come già detto, per le scuole pubbliche le priorità verranno determinate in prima istanza secondo gli inserimenti già programmati. L'ufficio potrà poi darsi una seconda scala di priorità seguendo il metodo soprariportato.



ANALISI DEI COSTI

Allo scopo di determinare il bilancio finanziario del programma e stabilire l'entità delle opere edilizie necessarie a rendere pienamente fruibili le strutture analizzate, si è predisposto un prezziario tipo. Per ogni dotazione (rampa, ingressi, ascensore ecc.) è stato definito un costo standard per la sua realizzazione ex-novo.

L'analisi di tale costo ha tenuto conto delle caratteristiche previste dal Dpr 384/78, con difficoltà di esecuzione media e l'impiego di materiali e tecnologie comuni.

Sono stati gli uffici che generalmente conducono opere edilizie di tale tipo ad elaborare l'analisi.

I prezzi indicati si riferiscono all'anno 1988; le quantità derivano, oltre che da valori unitari, anche dall'esperienza di realizzazioni analoghe.

Le schede del prezziario tipo sono allegate in B alla presente relazione e determinano i seguenti prezzi unitari:

MARCIAPIEDI	(Ufficio Strade)	
Per ribasso cordolo e pavimentazione		L. 450.000
RAMPE	(Ufficio Manut. Stabili)	
Per un metro in elevazione e pensilina		L. 10.200.000
INGRESSI	(Ufficio Manut. Stabili)	
Sostituzione di porte e ribasso soglia		L. 4.200.000
SCALE	(Ufficio Manut. Stabili)	
Posa di doppio corrimano per 1 interpiano		L. 1.600.000
ASCENSORE	(Ufficio Edilizia Pubblica)	
Per ogni fermata, sino a 3 fermate		L. 25.000.000
Sovrapprezzo per ogni fermata in più		L. 13.700.000
SERVIZIO IG.	(Ufficio Edilizia Pubblica)	
Per un gruppo di servizi		L. 11.500.000
PARCHEGGIO	(Ufficio Viabilità e traffico)	
Stallo e segnaletica		L. 157.000



I dati di costo, sviluppati per ogni singola struttura e per ciascuna caratteristica e dotazione portano alla definizione del bilancio finanziario del programma.

E' opportuno ribadire che l'analisi effettuata è di larga massima, in quanto basata su costi teorici standard.

L'esame dei costi reali per ogni singolo intervento infatti avrebbe richiesto energie sproporzionate all'obiettivo attuale.

Lo stesso grado di fattibilità tecnica è tutto da verificare in sede esecutiva.

Ciononostante si ritiene, per il livello di progettazione attuale, di tenere validi questi valori teorici, che offrono comunque un quadro finanziario e di concretezza attendibili.

Sarà in sede di controllo e verifica di ogni singola fase operativa che si potranno apportare gli aggiustamenti necessari, rendendo in tal modo il programma dinamico.

L'Analisi dei costi è allegata in C alla presente relazione e può essere sintetizzata come segue:

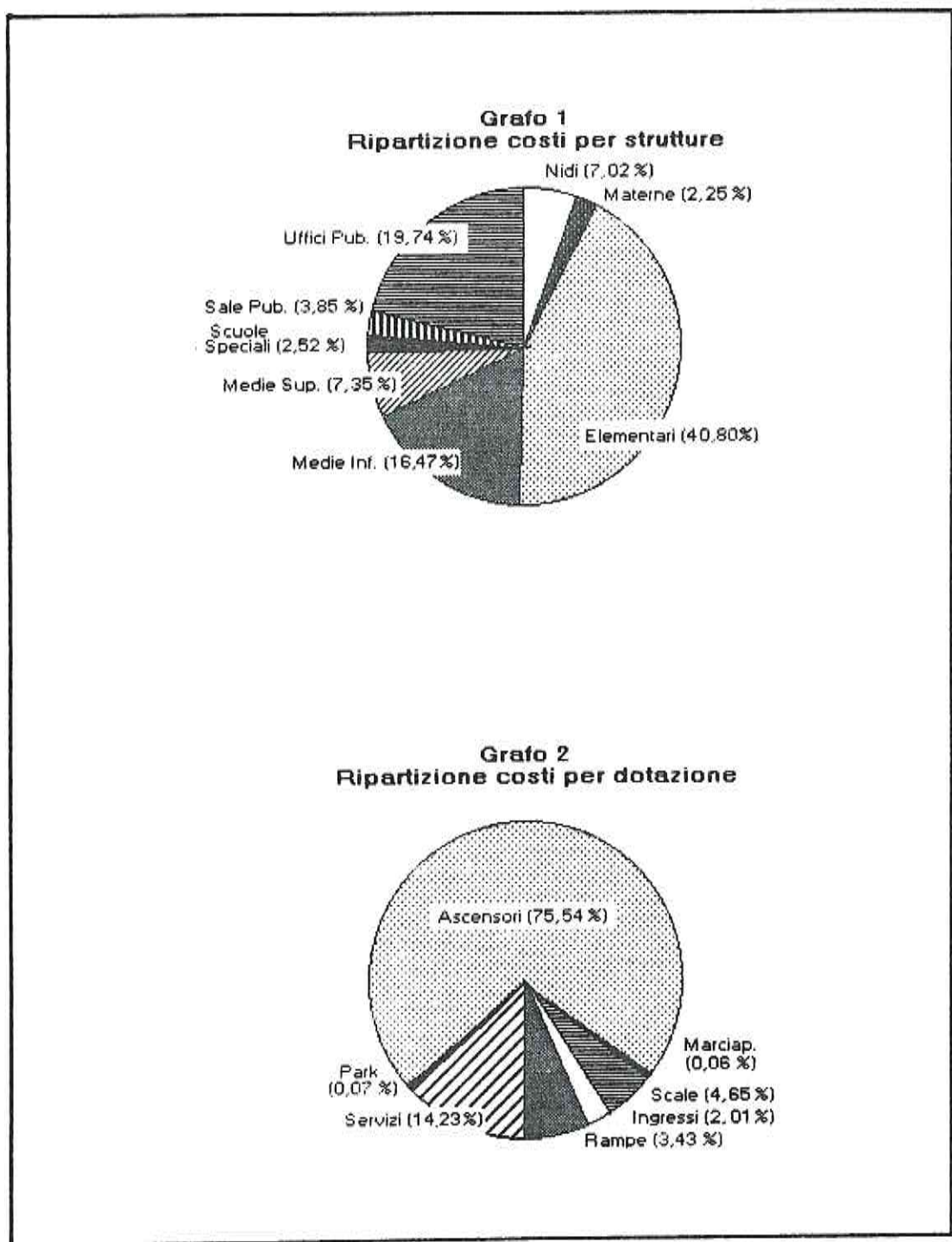
STRUTTURE	COSTO TOT. (lire)	%
NIDI	425.110.000	7,02%
MATERNE	136.600.000	2,25%
ELEMENT.	2.472.270.000	40,80%
MEDIE	997.900.000	16,47%
MEDIE SUP	445.480.000	7,35%
SPECIALI	152.400.000	2,52%
SALE P.	233.252.000	3,85%
UFFICI P.	1.196.064.000	19,74%
TOTALE	6.059.076.000	100,00%

Articolato per tipo di dotazioni, gli stessi dati danno il seguente conto:

DOTAZIONI	COSTO TOT. (lire)	%
MARCIAP.	3.600.000	0,06%
RAMPE	208.080.000	3,43%
INGRESSI	121.800.000	2,01%
SCALE	281.600.000	4,65%
ASCENSORI	4.577.100.000	75,54%
SERVIZI	862.500.000	14,23%
PARCHEGGI	4.396.000	0,07%
TOTALE	6.059.076.000	100,00%



I due grafici che seguono visualizzano gli elementi di bilancio.





RISORSE UMANE

L'approntamento e la gestione di un programma che prevede una notevole mole di interventi edilizi, di piccolo, medio ed elevato livello, impone l'attivazione di energie nei vari settori comunali interessati ed un costante livello di coordinamento.

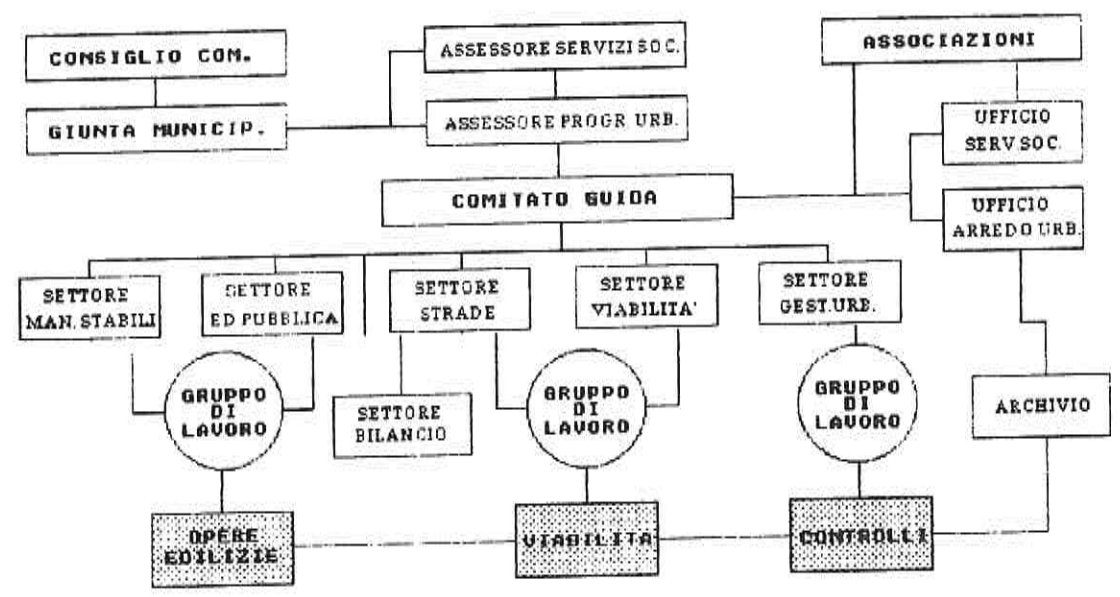
La possibilità inoltre di disporre di moderne tecnologie facilita la funzione di controllo ed il dinamico aggiornamento degli obiettivi e dei contenuti.

Per tutta la durata del programma funzionerà presso l'Amministrazione comunale una struttura di coordinamento, all'interno della quale le singole responsabilità si dovranno interscambiare in funzione degli stati di avanzamento e di attuazione.

Tale struttura è costituita dagli Assessori e dai capi settore interessati e viene denominata Comitato guida. Ha il compito di tracciare i programmi operativi e controllare le fasi di attuazione.

All'interno dei singoli settori e uffici opereranno, nella concretezza dell'attuazione, appositi gruppi di lavoro, con un responsabile di fase operativa per ciascun gruppo.

Sinteticamente, il funzionigramma derivante può essere così sintetizzato.





DURATA DEL PROGRAMMA

Per la sua complessità, per la mole di opere da realizzare e per l'entità dei finanziamenti, il programma, per la parte attinente le opere edilizie, ha durata quinquennale, a far tempo dall'adozione del Consiglio comunale.

L'articolazione quinquennale viene suggerita dalla capacità operativa attuale dell'intera struttura addetta all'attivazione dei finanziamenti e delle opere edilizie relative.

Non poteva essere proposta una programmazione più dilazionata nel tempo, in quanto si sarebbe corso il rischio di perdita di incisività d'azione.

Le fasi di controllo del programma potranno consentire le operazioni necessarie a semplificare i meccanismi di gestione, soprattutto in ordine alle priorità.

In questo quadro l'intero programma può essere considerato un utile volano per contribuire a rendere più efficiente ed efficace l'azione comunale nel campo delle opere pubbliche.



128

PROGRAMMAZIONE

BUDGET DI PROGRAMMA

L'articolazione finanziaria della parte edilizia del programma avviene su base annuale ed è derivata dal concatenarsi di priorità, costi, complessità delle opere.

Il budget complessivo, da ripartire nelle singole annualità è quantificato in Lire 6.059.076.000, ed è suddiviso in quattro capitoli.

1 - Edilizia scolastica.

L'intero adeguamento dei plessi, pari a Lire 4.477.360.000, viene appostato in cinque annualità di pari importo.

Una parte di queste è riservata, come già detto, al soddisfacimento della domanda conseguente all'inserimento programmato di alunni handicappati nelle scuole. La restante parte seguirà priorità indicate dall'ufficio preposto, in linea con gli aspetti più generali della programmazione scolastica.

2 - Scuole speciali

Per l'adeguamento delle strutture è riservata la cifra di Lire 152.400.000, ripartite in cinque annualità con importo pari alle priorità individuate.

3 - Sale pubbliche

La somma di Lire 233.252.000 viene appostata per cinque annualità, con importo pari alle priorità individuate.

4 - Uffici pubblici

Viene destinato all'adeguamento delle strutture l'importo di Lire 1.196.064.000, ripartito in cinque annualità corrispondenti alle priorità individuate.



129

Programma di eliminazione barriere architettoniche - Pagina 20

L'insieme degli stanziamenti e delle priorità viene sintetizzato nella tabella 2, ottenuta secondo i seguenti criteri:

- a - Bilanciamento di emergenze e costi (vengono considerati costi in modo da non gravare eccessivamente sull'annualità);
- b - Bilanciamento complessità tecnica e numero di opere (in modo che il programma non venga eccessivamente frenato da intoppi operativi);
- c - Raggruppamento di strutture omogenee (al fine di consentire particolari economie di scala);
- d - Ripartizione costi - benefici (in modo da raggiungere sin dalle prime fasi attuative del programma concreti e visibili risultati).



OPERE EDILIZIE
 RIPARTIZIONE ANNUALE DEI COSTI - TABELLA 2

ANNO	EDILIZIA SCOLASTICA	SCUOLE SPECIALI	SALE PUBBLICHE	UFFICI PUBBLICI	TOTALE
1		Liceo mus 64.700.000	Galleria 53.157.000	Municipio 131.600.000	
		Borsa 11.530.000	Nei 63.414.000	Bibi.Civ. 65.307.000	
				Circ. 1 13.257.000	
	895.472.000	76.230.000	116.571.000	210.164.000	1.298.407.000
2		Borsa S. 64.700.000	Maadlena 24.017.000	Tribunale 144.410.000	
			Arengario 69.350.000	Zuccoli 82.767.000	
				Circ. 3 53.607.000	
				Serv.Scol 15.857.000	
	895.472.000	64.700.000	93.367.000	296.641.000	1.350.180.000
3		Codh 11.500.000		Pretura 136.114.000	
				Vigili 95.814.000	
				CS S.Frut 32.177.000	
	895.472.000	11.500.000	0	264.105.000	1.171.077.000
4			Serrone 11.657.000	U. Igiene 91.300.000	
				S.Fedele 64.857.000	
				Com. Lav. 16.307.000	
				Cimit.Uff 24231000	
	895.472.000	0	11.657.000	196.795.000	1.103.924.000
5			Teatrino 11.657.000	Appiani 95.657.000	
				Agam 16.457.000	
				Circ. 2 11.657.000	
				Circ. 4 11.657.000	
				Circ. 5 72.117.000	
				As.Nott. 4.357.000	
				Amm.Parco 11.657.000	
				Aias-Bild 4.800.000	
	895.472.000	0	11.657.000	228.359.000	1.135.488.000
TOTALE	4.477.360.000	152.400.000	233.252.000	1.196.064.000	Totale 6.059.076.000

**FASI OPERATIVE**

La ripartizione annuale degli impegni finanziari viene attuata mediante gli strumenti di programmazione economica del Comune (bilancio di previsione annuale e pluriennale).

Spetta al Comitato guida la definizione degli aggiornamenti di tali impegni in funzione dello stato di avanzamento del programma.

La spesa complessiva annuale, che trova nel bilancio un'unica definizione, viene organizzata in fasi operative, in sede di avviamento dell'esercizio annuo, dal Comitato guida che assegna altresì gli incarichi ai singoli uffici e gruppi di lavoro. Tale definizione viene formalizzata dall'organo dell'Ente competente (Giunta Municipale).

Ogni fase operativa ha un suo svolgimento autonomo e provvede a tutti gli adempimenti necessari alla progettazione, approvazione, esecuzione, controllo delle opere edilizie assegnate.

Schematicamente tali adempimenti sono i seguenti:

ATTRIBUZIONE INCARICO

Può riguardare una singola opera complessa oppure più opere facenti parti di un unico lotto funzionale. Tale scelta comporta una valutazione preventiva dei tempi, delle difficoltà di esecuzione, dei sistemi di appalto e di conduzione dei lavori.

Può risultare molto utile infatti accorpate le opere in funzione dell'omogeneità di intervento, oppure della componente prevalente sotto il profilo economico, oppure del tempo necessario ad ottenere benefici immediati.

Ciò può assicurare speditezza al programma ed impedire che una singola difficoltà inceppi l'intero meccanismo operativo.

PROGETTO ESECUTIVO

La sua stesura e' svolta dal gruppo di lavoro, o per comprovati eccezionali motivi da servizi esterni, e riguarda tutte le opere previste nell'incarico.

Il gruppo di lavoro si organizza in funzione delle competenze e delle professionalità presenti.

APPROVAZIONE COMUNALE

Accanto al progetto debbono essere predisposti tutti gli atti deliberativi degli organi comunali.

APPROVAZIONI ESTERNE

Vigili del Fuoco, Genio Civile, Soprintendenza ecc.



FINANZIAMENTO

L'entità della somma finanziaria da destinare alle opere edilizie non può essere coperta dai mezzi ordinari di bilancio.
La stessa caratteristica della spesa, straordinaria e di investimento, rende necessario il ricorso al credito.

La Legge Finanziaria 1988, art.29 II° comma, dispone che per il finanziamento dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche, la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere ai Comuni e alle Province mutui per un importo complessivo di Lire 75 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989; l'onere di ammortamento è assunto a carico dello Stato.

Tale sarà il canale privilegiato a cui si farà ricorso per il finanziamento dei singoli lotti funzionali.
In difetto si potranno attivare gli altri metodi di finanziamento con Enti o Istituti di credito.



CAPITOLO 2
Viabilità e Percorsi



Affrontare il tema della viabilità e dei percorsi nella città esclusivamente con l'ottica di risolvere questa o quella barriera verso i disabili sarebbe un errore.

L'espansione territoriale della città si è indubbiamente arrestata. Emerge con forza dalla società un'esigenza di riqualificazione degli spazi, rivolta a tutto il contesto della vita quotidiana, a tutte le categorie sociali, ad ogni fascia d'età. In sintesi si tratta di affrontare la questione più generale della qualità della vita.

Un intervento su viabilità e percorsi non può quindi essere svincolato da un quadro più generale che affronti i rapporti esistenti fra traffico veicolare e pedonalità, tra centri storici e periferia, trasporto pubblico e privato, piste ciclabili ed isole ambientali.

Le proposte contenute nel presente programma non hanno alcuna pretesa di risolvere le tematiche sopraesposte, ma indicano soluzioni locali parziali, che possono essere collegate ad un quadro programmatico più ampio di cui l'Amministrazione comunale dovrà necessariamente dotarsi.



ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Non esiste attualmente un censimento ordinato delle strutture viarie e degli impianti connessi alla mobilità cittadina.

I dati esistenti sono molto frammentari e scoordinati. La loro ricostruzione implicherebbe una quantità di tempo e di energie certamente sproporzionate agli obiettivi affidati al programma.

Si elencano di seguito alcuni dati disponibili. Sono per lo più ufficiosi ma attendibili nelle loro quantità generali ed offrono un quadro d'insieme delle problematiche affrontate nel presente capitolo.

DATI STATISTICI - TABELLA 3

Rete stradale comunale	Km.	145,000
Strade vicinali	Km.	49,700
Strade private	Km.	12,800
Strade provinciali	Km.	8,530
Strade statali	Km.	0,950
Strade consorziali	Km.	0,370
Totale rete stradale	Km.	217,350
Isole pedonali o protette	Km.	1,250
Spazi di sosta attrezzati	mq.	241.144
Spazi di sosta disabili	mq.	314
Impianti semaforici	n.	77

NODI DI MOBILITA'

Un aspetto su cui si è soffermata l'analisi riguarda gli impianti semaforici esistenti.

Ogni impianto, di fatto, tratta la connessione tra mobilità veicolare e pedonale e può essere affrontato come nodo di intervento prioritario.

Attraverso l'archiviazione elettronica dei dati, in collaborazione con l'Ufficio Viabilità e Traffico si è definito un quadro preciso della situazione attuale.



I dati elaborati risultano i seguenti:

NUMERO IMPIANTO
PROPRIETA'
(comunale, provinciale ecc.)

NOME
CIRCOSCRIZIONE

PALINE
(il numero di sostegni posizionati agli angoli)
STRADE
(il numero di strade che si dipartono dall'impianto)
SCIVOLI
(le rampe necessarie agli attraversamenti pedonali)
SUONO

(se tecnicamente è possibile dotare l'impianto di suoneria, in quanto l'attraversamento avviene con traffico veicolare completamente fermo).

L'Analisi dello stato di fatto degli impianti semaforici è riportata in modo completo nell'allegato D.

PARCHEGGI

Tale argomento è stato affrontato anche nel capitolo riguardante le opere edilizie.

Lo stato attuale dei parcheggi attrezzati per disabili è il seguente:

PARCHEGGI CONNESSI AD EDIFICI COMUNALI

PROGR TIPO	STRUTT	STALLI
63 SALA PUBBLICA	ARENGARIO	1
64 UFFICI PUBBLICI	MUNICIPIO	3
65 UFFICI PUBBLICI	TRIBUNALE	2
82 UFFICI PUBBLICI	AIAS - UILDM	1
85 UFFICI PUBBLICI	UFFICIO IGIENE	2



PARCHEGGI CONNESSI AD ALTRI EDIFICI DI USO PUBBLICO O AD
ABITAZIONI DI DISABILI, SU RICHIESTA

INDIRIZZO	STRUTTURA	STALLI
BUONARROTI		1
CORREGGIO		1
SAVONAROLA		1
MARONCELLI	SIP	2
PASSERINI	REGISTRO	1
VISCONTI		1
VOLTURNO		1
SEMPIONE	FARMACIA	1
PARRAVICINI	AMBULATORIO	1
RIVOLTA		1
TOTALE		11
TOTALE GENERALE		19

La situazione evidenziata è nettamente al di sotto delle necessità, ove si consideri, sia il fatto di edifici pubblici rilevanti attualmente non serviti, che il rapporto parcheggi disabili/parcheggi comuni esistente pari a 1/700 rispetto all'ottimale 1/50.



TRASPORTI

I trasporti pubblici a Monza sono gestiti prevalentemente dall'azienda municipale AMSA con 6 linee di autobus che coprono il territorio, con prolungamenti verso i comuni contermini di Veduggio al Lambro, Villasanta, Brugherio e Muggiò.

Nessuno dei mezzi utilizzati è attrezzato per il trasporto dei disabili con carrozzella, nè sono state condotte sperimentazioni volte alla risoluzione del problema.

Differente è lo stato di fatto del servizio di trasporti organizzato dal Comune per i disabili.
Per questo tipo di servizio sono distinguibili due utenze:

- UTENZA COLLETTIVA. Il trasporto di disabili è attuato verso i centri di recupero e socializzazione (centri socio educativi, centro territoriale di recupero, centri diurni per anziani, ecc.).
- UTENZA INDIVIDUALE. Il trasporto avviene su domanda documentata in funzione di esigenze diverse quali per esempio l'accompagnamento di alunni presso scuole superiori, di malati presso centri di cura, di soggetti in dialisi presso strutture esterne al comune.

Entrambi i servizi sono attualmente appaltati, con gara periodica, a ditte private o cooperative.

Tali ditte devono essere dotate di mezzi adatti al trasporto particolare (autobus con pedane mobili, posti a sedere attrezzati, sistemi di sicurezza idonei).

L'Amministrazione comunale ha scelto di frazionare le varie prestazioni in funzione del tipo di utenza, degli orari e dei tempi di percorrenza, delle località di origine e destinazione.

ACCESSO AL VERDE

Un notevole ostacolo alla piena fruibilità degli spazi pubblici da parte del disabile lo si ha nell'utilizzo del verde attrezzato disponibile in città (campi gioco, giardini, aree di sosta).

Attualmente le aree comunali destinate a tale scopo sono, escludendo il parco, pari a circa mq. 448.000.
Circa il 50% di queste sono recintate ed accessibili mediante barriera a girello. La recinzione e la barriera servono essenzialmente per la protezione degli spazi e la sicurezza di chi li usa, impedendo la circolazione interna di veicoli, ciclomotori ecc. Questo tuttavia ostacola notevolmente la fruibilità del disabile, impedendo di fatto l'accesso agevole, specie con la carrozzella.



INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI

Gli obiettivi che l'Amministrazione può darsi relativamente al presente capitolo sono forzatamente limitati dalle carenze in premessa citate e così sintetizzabili:

- a) la mancanza, allo stato attuale, di un quadro organico di riferimento, riguardante la mobilità sul territorio;
- b) l'assenza di dati più completi, nonché di approfondimenti e sperimentazioni sulle problematiche complesse.

Per questo pare utile concentrare l'attenzione su modalità di approccio diversificate:

- 1) Affrontare senza indugio le questioni meno problematiche quali gli incroci e i parcheggi, procedendo con il medesimo metodo utilizzato per le opere edilizie;
- 2) Formalizzare impegni di approfondimento per trasporti e il verde.

PRIORITA'

INCROCI E ATTRAVERSAMENTI

Sui 77 impianti analizzati nello stato di fatto si opera per l'eliminazione dei dislivelli esistenti in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.

L'analisi dei costi, già effettuata per il capitolo relativo alle opere edilizie, individua il costo unitario del singolo marciapiede da ribassare, pari a lire 450.000.

Tale prezzo, moltiplicato per le varie situazioni porta alla quantificazione del costo complessivo di intervento.

Va inoltre previsto l'approntamento di segnali acustici per non vedenti su quegli impianti semaforici che offrono la possibilità tecnica di consentire il passaggio pedonale e traffico veicolare fermo. Si è determinato un costo unitario pari a lire 350.000 per ogni suoneria installata su palina semaforica.



141

Ne risulta un impegno finanziario complessivo pari a Lire 287.650.000
così suddiviso:

CIRCOSCRIZIONE	IMPIANTI	LIRE
1	16	67.250.000
2	17	67.600.000
3	10	33.550.000
4	18	49.500.000
5	16	49.750.000

Il tutto come meglio indicato nell'Allegato "E" alla presente relazione.



PARCHEGGI

Il capitolo relativo alle opere edilizie prevede la formazione di nuovi parcheggi presso i seguenti uffici pubblici e sale pubbliche:

PROGR TIPO	STRUTT	STALLI	COSTOPARK
58 SALA PUBBLICA	NEI	2	314000
59 SALA PUBBLICA	MADDALENA	1	157000
60 SALA PUBBLICA	GALLERIA CIVICA	1	157000
61 SALA PUBBLICA	TEATRINO	1	157000
62 SALA PUBBLICA	SERRONE	1	157000
66 UFFICI PUBBLICI	PRETURA	2	314000
67 UFFICI PUBBLICI	COMANDO VIGILI	2	314000
68 UFFICI PUBBLICI	BIBLIOTECA	1	157000
69 UFFICI PUBBLICI	AMM.NE PARCO	1	157000
70 UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 1	1	157000
71 UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 2	1	157000
72 UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 3	1	157000
73 UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 4	1	157000
74 UFFICI PUBBLICI	CIRCOSCRIZ. 5	1	157000
75 UFFICI PUBBLICI	VIA APPIANI	1	157000
76 UFFICI PUBBLICI	SERVIZI SCOLASTICI	1	157000
77 UFFICI PUBBLICI	CIMITERO	3	471000
78 UFFICI PUBBLICI	ASILO NOTTURNO	1	157000
79 UFFICI PUBBLICI	COMUNITA'DI LAVORO	1	157000
80 UFFICI PUBBLICI	VIA ZUCCOLI	1	157000
81 UFFICI PUBBLICI	C.S. S.FRUTTUOSO	1	157000
83 UFFICI PUBBLICI	SAN FEDELE	1	157000
84 UFFICI PUBBLICI	AGAM	1	157000

Il tutto per numero 28 stalli e un costo totale pari a Lire 4.396.000.

L'intervento del presente capitolo intende affrontare le ulteriori carenze evidenti in città, determinando i costi con i medesimi criteri

PARCHEGGIO	NECESSITA'	COSTO
P.TA LODI	2	314.000
P.ZA STAZIONE	1	157.000
P.ZA CASTELLO	2	314.000
P.ZA CARROBBIOLO	1	157.000
P.ZA SAN PAOLO	1	157.000
OSPEDALE NUOVO	3	471.000
OSPEDALE VECCHIO	1	157.000
CLINICA ZUCCHI	1	157.000
SAUB	1	157.000
CAM MISSORI	1	157.000
INPS	2	314.000
INAIL	1	157.000



UFFICIO IMPOSTE	1	157.000
POSTA CENTRALE	1	157.000
UFFICIO DI COLLOCAMENTO	1	157.000
ESATTORIA CIVICA	1	157.000
MERCATO INGROSSO	1	157.000
LICEO FRISI	1	157.000
IST. MOSE' BIANCHI	1	157.000
IST. HENSENBERGER	1	157.000
VIA PETRARCA	1	157.000
PARCO	3	471.000
STADIO SADA	1	157.000
STADIO BRIANTEO	2	314.000
TOTALE	31	4.557.000

Dall'insieme degli interventi previsti la situazione complessiva dei parcheggi attrezzati per disabili sale in tal modo da 19 a 78 stalli, mutando il rapporto parcheggi disabili/parcheggi comuni da 1/700 a 1/200 circa.

TRASPORTI

La strategia di intervento parte dall'assunto per cui *"il momento di trasporto non può costituire ostacolo o comunque, in qualsiasi misura, limitare le potenzialità di integrazione del soggetto"*. Sarebbe tuttavia semplicistico non considerare le caratteristiche della domanda di trasporto connessa alle persone con ridotta capacità motoria, che evidenziano due tipi di utenza potenziale:

- Utenza che comprende persone per le quali il servizio pubblico convenzionale, con percorsi, orari e punti di accesso fissi, è compatibile con le caratteristiche del loro handicap.
- Utenza che comprende persone portatrici di handicap gravi, per le quali l'accesso o la permanenza in un mezzo di pubblico trasporto può provocare stati di tensione, insicurezza, alienazione, oppure problemi di carattere fisico legati a vibrazioni, illuminazione, ventilazione, oltre naturalmente alle difficoltà di handicaps abbinati all'età avanzata o altre limitazioni fisiche.

In sintesi i requisiti base del servizio per questa seconda categoria di persone possono così essere individuati:

1- Personalizzazione

Il servizio deve essere adattabile a persone affette da differenti tipi di handicap e rispettare le loro peculiari caratteristiche fisiologiche e psicologiche. In tale requisito vanno comprese anche le esigenze di un confort e di condizioni di sicurezza elevati.

2- Flessibilità

Il servizio deve potersi adattare rapidamente alle variazioni nel tempo e nello spazio legate alle peculiari caratteristiche della domanda.

3- Capillarità

Il servizio deve poter raggiungere qualunque punto del territorio avvicinandosi il più possibile all'origine e alla destinazione della domanda.

Da queste considerazioni, peraltro molto sintetiche, si evidenzia come il mezzo pubblico convenzionale, per la sua stessa natura, non possa adattarsi all'intera domanda di trasporto di soggetti disabili, in quanto:

- offre prestazioni standardizzate;
- è strutturato su percorsi e itinerari fissi;
- prevede punti di accesso ugualmente fissi.

Ne consegue che le soluzioni praticabili debbano andare verso un sistema integrato di trasporto che raccolga i seguenti elementi innovativi:

1- Migliorare i mezzi convenzionali in modo da facilitarne l'uso della più larga fascia di persone con difficoltà motorie e sensoriali (adattamento piazzole di sosta, predisposizione di particolari sedili riservati, miglioramento delle informazioni al passeggero, ecc.)

2- Attivare in modo organico servizi e modi di trasporto specializzati per gli handicappati gravi e i non deambulanti. Le esigenze di tale domanda sono all'interno notevolmente differenziate, per cui non è possibile optare per un solo singolo sistema, ma prevedere una pluralità di modalità quali:

- estendere le facoltà d'uso del servizio taxi e dei servizi di autonoleggio con apposite convenzioni;
- istituire servizi speciali con veicoli appositamente attrezzati (minibus);
- veicoli privati (automobili) attrezzate per essere condotte autonomamente dal soggetto.

Non è possibile, allo stato attuale ed in questa sede formulare proposte immediatamente operative.

E' necessario infatti, non solo il possesso di dati completi sull'utenza, la sua origine e destinazione, ma il coinvolgimento di altri settori tecnici più competenti al problema (Aziende di trasporti, Cooperativa Taxi, Operatori socio-educativi, ecc.) con il confronto della numerosa letteratura in materia e delle esperienze di altri Comuni italiani ed esteri.

Inoltre alcuni di questi servizi diversificati attualmente vengono già svolti: si tratta in questo caso di ricondurre il sistema complessivo ad una gestione unitaria.

Il Programma indica perciò all'Amministrazione Comunale la necessità di un impegno di approfondimento successivo.



ACCESSO AL VERDE

Il problema rilevato, in sede di analisi dello stato di fatto, di accesso al verde attrezzato per i portatori di handicap non può essere superato in questa sede, mancano infatti elementi di analisi e progettazione ancora troppo rilevanti e tali da non poter permettere una soluzione praticabile a breve termine.

Attualmente gli uffici interessati stanno predisponendo il censimento completo di tutti gli impianti, successivamente al quale può essere valutata appieno la situazione e predisposte le misure operative.

Appare perciò credibile determinare l'obiettivo di predisporre un progetto completo entro l'anno 1990.

DURATA DEL PROGRAMMA

L'attuazione delle opere relative alla viabilità e percorsi indicate nel presente capitolo ha durata triennale, a far tempo dall'adozione del Consiglio Comunale.

L'articolazione triennale viene suggerita dalla necessità di eseguire gli interventi in linea con la programmazione annuale della straordinaria manutenzione stradale e viabilistica.

**PROGRAMMAZIONE****BUDGET DI PROGRAMMA:**

Il capitolo 2, viabilità e percorsi, si articola in tre annualità, derivanti dalla sommatoria dei costi di massima, come determinati nelle pagine precedenti.

Il budget complessivo pari a lire 272.207.000 è suddiviso in due capitoli.

1.- Opere stradali

L'intero adeguamento degli attraversamenti in corrispondenza degli impianti semaforici, pari a lire 248.400.000 viene ripartito in 3 annualità di pari importo.

L'esecuzione delle opere relative seguirà la programmazione della manutenzione stradale, con l'avvertenza di un bilanciamento annuale su tutte le circoscrizioni cittadine.

2.- Opere viabilistiche

L'importo complessivo è determinato in lire 23.807.000, viene ripartito in 3 annualità, con l'esecuzione delle opere programmata come sopra.

Ne deriva la tabella sottoriportata

VIABILITA' E PERCORSI
RIPARTIZIONE ANNUALE DEI COSTI - TABELLA 4

ANNO	OPERE STRADALI	OPERE VIABILISTICHE	TOTALI
1	82.800.000	7.000.000	89.800.000
2	82.800.000	7.000.000	89.800.000
3	82.800.000	9.807.000	92.607.000
TOTALI	248.400.000	23.807.000	272.207.000



FASI OPERATIVE

L'andamento esecutivo del programma relativo alle opere stradali e viabilistiche seguirà le medesime fasi operative descritte nella parte riguardante le opere edilizie.

FINANZIAMENTO

Il non elevato conto economico del presente capitolo e la sua diluizione in tre annualità, consente di eseguire le opere con la gestione di spesa corrente del bilancio, finanziata dalle entrate ordinarie.

Questo consente un celere avvio dell'esecuzione di quanto previsto e con modalità strettamente legate alle manutenzioni.



CAPITOLO 3

Normativa e Controlli



Il programma di eliminazione delle barriere architettoniche che si frappongono alla piena espressione sociale del disabile può essere vanificato se non è accompagnato da un'efficace normativa che affronti caso per caso la progettazione delle nuove opere e determini una loro corretta realizzazione.

IL QUADRO LEGISLATIVO

Si riporta un elenco dettagliato della legislazione nazionale e regionale in materia con appuntati i principali contenuti espressi da ciascun provvedimento.



LEGISLAZIONE STATALE

Legge 30.03.1971 n. 118 art. 27,28
Norme in favore dei mutilati e invalidi civili - barriere architettoniche e trasporti pubblici.

DPR 27.04.1978 n. 384
Regolamento di attuazione dell'art.27 Legge 118/71, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici.

DM 08.06.1979 n.1176
Approvazione del contrassegno in applicazione alle norme del DPR 381/78

Legge 10.04.1981 n. 151 art. 8
Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali.
Contributi per gli investimenti per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto.

Legge 28.02.1986 n. 41 art.32
Legge finanziaria 1986.
Obbligo di rispetto del DPR 384/78 in sede di approvazione dei progetti di opere pubbliche e di acquisizione dei finanziamenti relativi.
Per gli uffici pubblici già esistenti non ancora adeguati dovranno essere adottati dalle Amministrazioni piani di eliminazione delle barriere architettoniche, entro un anno dall'entrata in vigore della legge.

Legge 06.03.1987 n. 65
Conversione in legge DL 03.01.87 n.2 concernente misure urgenti per impianti sportivi.
Agli impianti si applicano le disposizioni di cui alla Legge 41/86.

Legge 11.03.1988 n. 29 art.29
Legge finanziaria 1988.
Finanziamento dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche per gli anni 1988/1989.

Legge 09.01.1989 n. 13
Disposizioni per favorire il superamento delle barriere architettoniche negli edifici privati.



LEGISLAZIONE REGIONALE

L.R. 18.02.1980 n. 18 art. 2
Intervento regionale per il rinnovo e l'adeguamento del parco autobus e filobus. Contributo.

L.R. 17.05.1980 n. 57 art. 13
Disposizioni in materia di asili nido. Localizzazione aree. Ristrutturazioni degli esistenti nel rispetto del DPR 384/78.

L.R. 07.06.1980 n. 76 art. 15, 25
Promozione di servizi sociali a favore di soggetti handicappati. Contributi per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

L.R. 06.12.1980 n. 99 art. 16
Assestamento bilancio 1980/82. Contributi per l'inserimento lavorativo ed eliminazione barriere.

L.R. 03.02.1983 n. 11 art. 8, 16, 22
Piano pluriennale per la realizzazione delle opere di ristrutturazione e riconversione delle strutture socio-assistenziali. Contributi e tempi per presentazione progetti.

L.R. 14.09.1983 n. 73 art. 13
Assestamento e variazioni bil. 1983 e bil. plur. 1983/85.

L.R. 27.12.1983 n. 104 art. 5, 6
Disposizioni per l'individuazione dei soggetti incaricati per la realizzazione dei programmi di edilizia residenziale agevolata. Superamento barriere architettoniche.

L.R. 07.01.1986 n. 1 art. 70, 74

L.R. 20.02.1989 n. 6
Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione.



Ancora oggi il Regolamento di cui al DPR 384/78 rappresenta lo strumento principale d'intervento. E' indubbio tuttavia che, a distanza di dieci anni dalla sua entrata in vigore, mostri ormai parecchi limiti, il più importante dei quali è quello relativo al numero ristretto di edifici su cui si applica.

Un'importante innovazione è rappresentata dalla Legge Regionale n. 6/89 che ha tradotto definitivamente in norma giuridica il provvedimento 190 del 13.04.1988, rimasto fermo presso il Commissario di governo in attesa della legge quadro nazionale. Questa legge ha previsto norme aggiuntive e più specifiche, nonché ha esteso l'applicazione della normativa alla totalità degli edifici, ambienti e strutture, anche di carattere temporaneo, di proprietà pubblica e privata, che prevedono il passaggio o la permanenza di persone. L'estensione effettiva avverrà con gradualità e tempistica definita dalla Legge stessa.

In data 26 gennaio 1989 è entrata in vigore la Legge n. 13 del 09.01.1989, che rappresenta un'altro importante passo verso la completezza normativa in materia. La nuova legge si distingue in tre parti:

- Estensione della normativa agli edifici privati (art. 1).
Entro tre mesi dall'entrata in vigore il Ministro ai LL.PP. fissa con proprio decreto le prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, sovvenzionata ed agevolata.
Tali norme si applicano ai progetti presentati dopo sei mesi (26.06.1989) dall'entrata in vigore della Legge.
- Norme per facilitare le procedure (art. 2/8)
Delibere condominiali, Codice civile, Regolamenti edilizi, semplificazione delle procedure di concessione e autorizzazione.
- Contributi ai privati (art. 9/12)
Modalità per l'acquisizione, Istituzione del Fondo speciale, attribuzioni ai Comuni.

Nell'allegato "F" alla presente relazione si riportano i testi del DPR 384/78, della Legge Regionale 6/89 (ex 190), della Legge 13/89.

153



I REGOLAMENTI LOCALI

A Monza nei regolamenti in materia non esiste alcuna norma che disciplini le modalità di eliminazione delle barriere architettoniche nella progettazione di edifici, ambienti e strutture.

Sia il Regolamento Edilizio (approvato nel 1929) che il Regolamento d'Igiene (approvato nel 1980) mostrano lacune rilevanti in questo campo.

Un tentativo di aggiornamento di entrambi gli strumenti è stato condotto prendendo spunto dal Regolamento Regionale d'Igiene Tipo approvato dalla Giunta Regionale il 28.03.1985 che avrebbe dovuto estendersi, con le opportune modifiche agli ambiti locali.

Il testo con le modifiche concordate con l'Ussl 64, adattato allo specifico territorio cittadino era iscritto all'ordine del giorno del passato Consiglio Comunale.

Le proposte normative riferite all'estensione del DPR 384/78 sono contenute negli artt. 3.4.70 - 3.4.71 - 3.4.72. e si allegano in "G" alla presente relazione.



INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI

L'intero quadro legislativo, nazionale e regionale, è in una fase di rapida evoluzione. E' possibile infatti in tempi brevi avere a disposizione una completa normativa che affronti unitariamente la casistica (Edilizia pubblica - Edilizia privata), con specifiche caratteristiche di progettazione, esecuzione, controlli.

Appare perciò corretta un'impostazione che rimandi ad un assetto generale di certezza giuridica le misure operative volte ad introdurre nei regolamenti locali i correttivi necessari a rendere l'azione del Comune più efficace.

La stessa revisione del Piano Regolatore Generale di Monza rappresenta un'occasione per inquadrare la materia non solo sotto l'aspetto normativo, ma anche per quello più generale riguardante la città ed i suoi rapporti con la vita quotidiana.

Il programma può indirizzarsi verso obiettivi meno ambiziosi e più praticabili nell'immediato, aggiornabili in funzione dei mutamenti normativi, che realizzino in sostanza un sistema procedurale che consenta un'attenzione costante dell'Amministrazione Comunale alle problematiche in oggetto.

1- Prestare la massima attenzione all'evoluzione normativa, prevedendo un centro di documentazione sulla materia, che in permanente contatto con le associazioni, funzioni da elemento sensibilizzatore interno.

2- Attrezzare gli Uffici preposti al controllo (sia quelli di progettazione che quelli tecnico-amministrativi) di presidi procedurali tali da permettere una maggior precisione negli atti ed una pronta osservanza della legge.



PROGRAMMAZIONE

Nella fase transitoria, l'Ufficio Arredo Urbano, anche per le sue funzioni di coordinamento e programmazione, può svolgere un compito di punto di raccolta, elaborazione e trasmissione dati sull'insieme delle problematiche riguardanti la materia.

Come più avanti esplicitato l'Archivio del programma conterrà una sezione destinata alla bibliografia, alla normativa, alle applicazioni esecutive.

In una fase successiva l'Amministrazione potrà, compatibilmente con gli aspetti organizzativi connessi, definire una struttura diversa, che mantenga tuttavia le medesime possibilità di visione generale e coordinamento.

Lo stesso Ufficio è in grado inoltre di predisporre una scheda automatizzata di controllo, che può costituire modulo obbligatorio per la progettazione e l'esame delle opere edilizie.

Tale scheda, che dovrà rispondere in modo automatico, mediante elaborazione elettronica, all'imputazione di valori numerici e alfanumerici provenienti dai singoli progetti, farà parte del corredo di atti necessari all'approvazione degli stessi da parte degli organi dell'Ente.

Si prevede per l'elaborazione e il collaudo della scheda, ottenuta con programma compilato ed eseguibile autonomamente, la temporizzazione di un anno dall'approvazione del programma.

Gli Uffici utenti del modulo (edilizia pubblica, gestione urbanistica) sono già attualmente dotati di struttura informatica.

CONTROLLO



Come già affermato in altra parte del documento, il programma di eliminazione delle barriere architettoniche necessita, nella fase esecutiva, di momenti di verifica, aggiustamento, riflessione in ordine agli obiettivi stabiliti, ai tempi, alle modalità, al finanziamento ecc.

In sintesi, la fase di controllo, deve poter costantemente garantire un "feed back" operativo sul programma relativamente alle seguenti componenti:

- realismo degli obiettivi;
- efficacia della strategia;
- efficacia delle azioni.

I mezzi più idonei ad uno sviluppo ottimale dell'azione vengono individuati in un apparato organizzativo e in un sistema normativo:

- 1- L'archivio del Programma.
- 2- Le leve di fattibilità.

ARCHIVIO DEL PROGRAMMA

E' una raccolta di informazioni che riflette tutti gli aspetti del programma, serve a garantire la disponibilità dei relativi dati, agevola un rapido e facile passaggio di consegne, addicura dati per la pianificazione di programmi similari o di sottoprogrammi di argomento (es. trasporti), consente infine di individuare punti di forza e di debolezza.

I CONTENUTI DELL'ARCHIVIO

L'archivio è articolato in tre sezioni:

- 1- **Sezione di programma**
Contiene gli atti ed elaborati che hanno portato alla sua elaborazione, gli estremi di approvazione, i pareri e la rassegna stampa, le modifiche operate in successione, gli aggiornamenti annuali, le relazioni e i rendiconto.
- 2- **Sezione gestionale**
Contiene gli stessi atti di cui al punto precedente ma relativi ai progetti esecutivi.



3- Sezione documentazione

Contiene la raccolta ordinata delle leggi vigenti, delle proposte, dei cataloghi di soluzioni progettuali, della bibliografia esistente.

LEVE DI FATTIBILITA'

Con questo termine si intende l'attivazione da parte dell'Amministrazione Comunale di una serie di meccanismi gestionali più generali che consentano di rendere attiva e partecipata la fase esecutiva, affinché si possano limitare gli ostacoli di natura umana e organizzativa che fatalmente la complessità degli interventi determinerebbe.

Le leve individuate, che possono contribuire ad un miglior sviluppo del programma nella sua articolazione, sono:

1- La qualifica di **PROGETTO OBIETTIVO**

con le caratteristiche di cui all'accordo contrattuale ex Dpr 268/87, con la possibilità di erogazione degli incentivi previsti, per i settori interessati.

2- La **RELAZIONE ANNUALE**

in sede di bilancio preventivo, con esplicazione dello stato di avanzamento del programma e dei correttivi adottati.

3- **IL CONFRONTO CON LE ASSOCIAZIONI**

attraverso la Commissione già esistente, come momento di verifica di idee e stimolo all'attuazione.