

5. Scolastico

La struttura del capitolo riguardante il settore scolastico è rimasta invariata rispetto alle precedenti edizioni della Relazione annuale.

Vengono quindi per prima cosa presentati i servizi di asilo nido, micro-nido e spazi Be.Bi. [Par. 5.1], siano essi in regime di erogazione diretta da parte dell'Amministrazione, in convenzione, in concessione o privati autorizzati.

Seguono i due paragrafi relativi ai servizi istituiti

nell'ambito delle norme per l'attuazione del diritto allo studio: la refezione scolastica [Par. 5.2], gestita da Roma Capitale o autogestita dalle scuole mediante convenzioni con soggetti privati; il trasporto riservato scolastico [Par. 5.3], erogato mediante operatori privati coordinati dall'Amministrazione, nei confronti sia degli alunni normodotati delle scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di I grado (anche appartenenti a comunità nomadi), sia degli alunni diversamente abili.

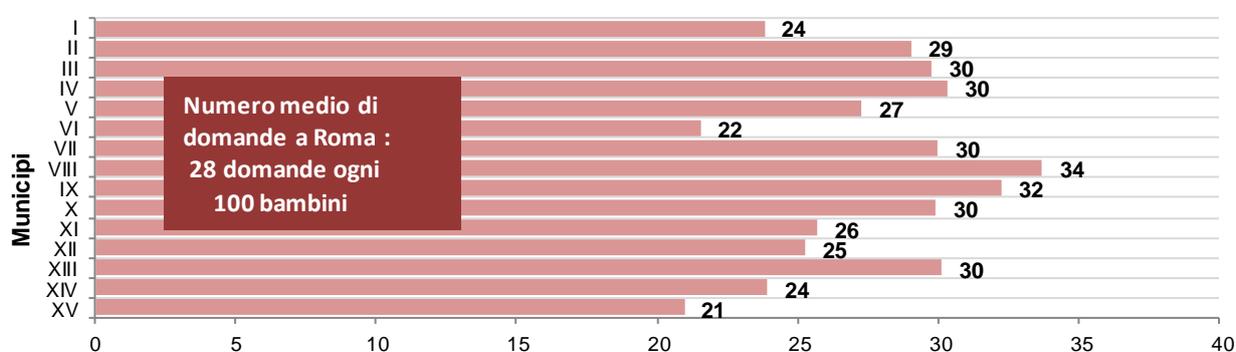
5.1 Asili nido

A Roma il servizio di cura alla prima infanzia viene offerto dall'Amministrazione tramite un sistema integrato pubblico-privato che nell'anno educativo 2014/2015 ha accolto più di 22mila bambini, pari a circa l'81% della domanda effettiva del servizio e a circa il 30% della domanda potenziale, rappresentata dalla popolazione iscritta in anagrafe da 0 a 2 anni.

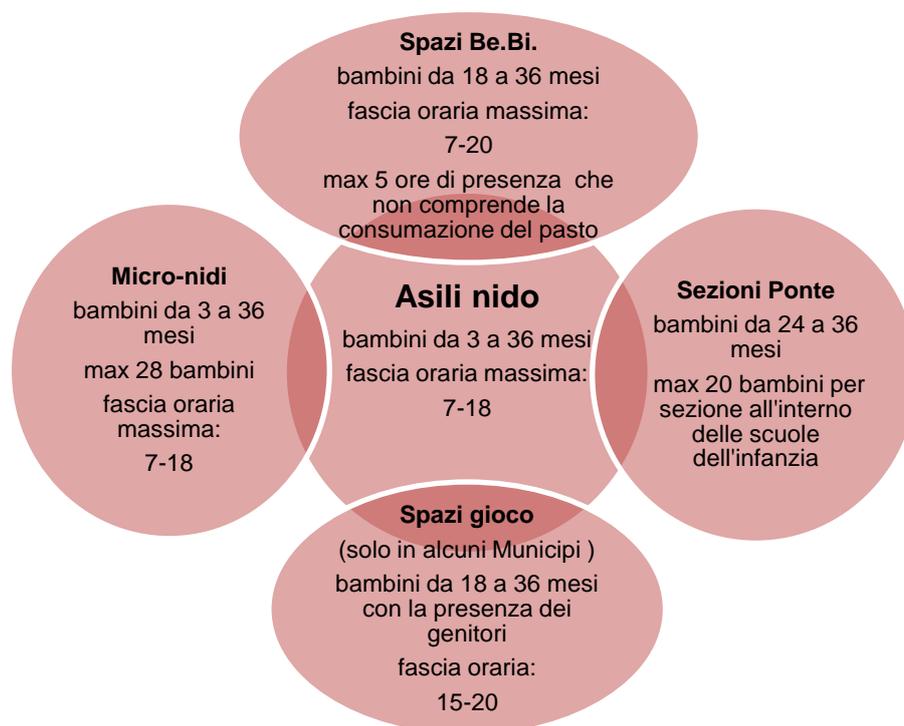
Per l'anno educativo 2014/2015, la nuova domanda effettiva rivolta all'Amministrazione è rappresentata dalle circa 20mila domande di iscrizione pervenute on-line o tramite CAF convenzionati. Seppur con differenze

significative tra i Municipi, in media 28 bambini su 100 da 0 a 2 anni residenti a Roma hanno presentato la loro richiesta di iscrizione agli asili nido comunali o convenzionati [Fig. 5.1.1]. Questo significa che due terzi delle famiglie romane con bambini piccoli decidono di non presentare domanda o vi rinunciano, probabilmente scoraggiate dalle difficoltà di ottenere un posto. In altri casi, tale decisione è motivata da una scarsa fiducia nella qualità del servizio, ma anche da un'offerta che, in termini di orari e localizzazione, non sempre si adatta alle esigenze familiari.

Fig. 5.1.1 Nuove domande di iscrizione presentate su 100 bambini da 0 a 2 anni (2014/2015)



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dell'Ufficio di Statistica di Roma Capitale e Relazione al Rendiconto 2014.

Fig. 5.1.2 L'offerta di servizi per la prima infanzia di Roma Capitale

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale.

Per accogliere la domanda, la rete complessiva delle strutture per la prima infanzia di Roma Capitale si è nel tempo articolata in più servizi che prevedono la coesistenza e la collaborazione di operatori pubblici e privati. Oltre al tradizionale servizio di asilo nido, l'offerta comprende i micro-nidi, gli spazi Be.Bi., le sezioni ponte, e, in alcuni Municipi, gli spazi gioco [Fig. 5.1.2].

Dal punto di vista organizzativo, mentre i Municipi si occupano di parte degli adempimenti relativi al funzionamento delle strutture, compresa la gestione amministrativa delle iscrizioni e delle liste d'attesa, nel 2015 l'Amministrazione centrale ha indetto una procedura aperta per l'affidamento dei servizi in global service di supporto all'attività educativa e scolastica (periodo agosto 2015/luglio 2020), includendovi anche il servizio di ristorazione nei nidi (il prezzo per pasto a base d'asta è di 4,6 euro).

Nelle more della nuova aggiudicazione, i servizi strumentali vengono ancora svolti dalla Multiservizi s.p.a., in seguito a proroga tecnica dell'affidamento intervenuta con [DD 1787/2015](#), mentre i pasti per i bambini dei nidi continuano ad essere offerti in economia a livello di singolo municipio: secondo quanto indicato nella Relazione al Rendiconto 2014, nell'anno educativo 2014/2015 la fornitura

delle derrate, gestita dalla Direzione centrale unica degli acquisti, ha interessato più di 12mila bambini in 191 strutture per una spesa di circa 2,9 milioni di euro (il numero di asili si riferisce ai soli asili nido comunali serviti mediante gara centralizzata, mentre nei dati di spesa non sono stati inclusi i costi sostenuti da quattro Municipi).

Parallelamente alla gestione dei nidi e degli spazi a titolarità pubblica e gestione diretta o in concessione, Roma Capitale mantiene un sistema di convenzioni con strutture private alle quali corrisponde un'integrazione alla retta pagata dai singoli utenti, che è identica a quella che pagherebbero nelle strutture comunali. L'offerta viene inoltre ampliata con la disponibilità di posti nei nidi e micro-nidi realizzati dalle aziende pubbliche e private nei luoghi di lavoro che, previa stipula di apposita convenzione, accolgono i bambini provenienti dalle liste di attesa comunali.

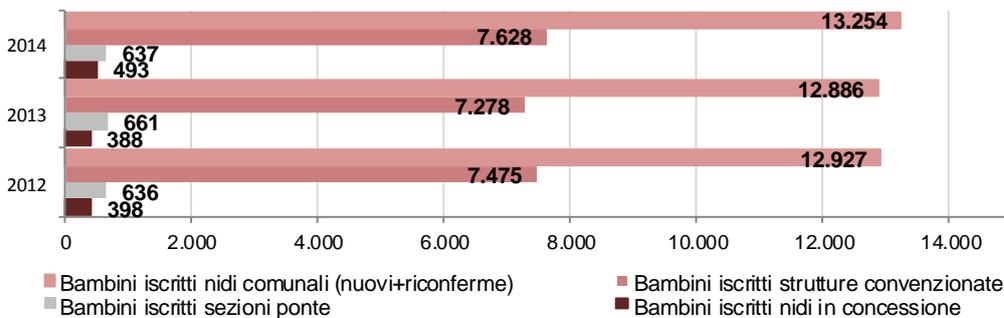
Nella [Fig. 5.1.3](#) è riportato per gli ultimi tre anni educativi il numero di bambini accolti nelle diverse tipologie di strutture: il 65% dei bambini ha trovato posto nelle strutture comunali o in concessione, mentre i restanti sono stati accolti nelle strutture convenzionate.

Con una crescita del 20% negli ultimi sei anni, l'indicatore di presa in carico per il servizio di asilo

nido di Roma Capitale (che esprime la percentuale di bambini residenti di età compresa fra 0 e 2 anni accolti in strutture comunali, convenzionate o in

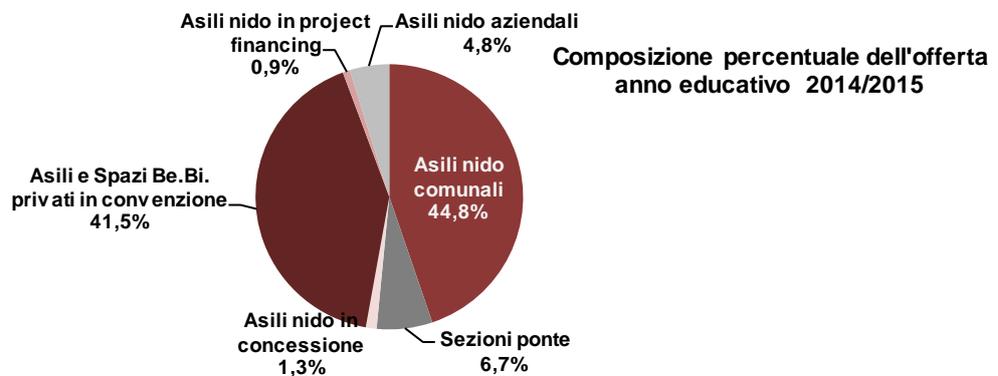
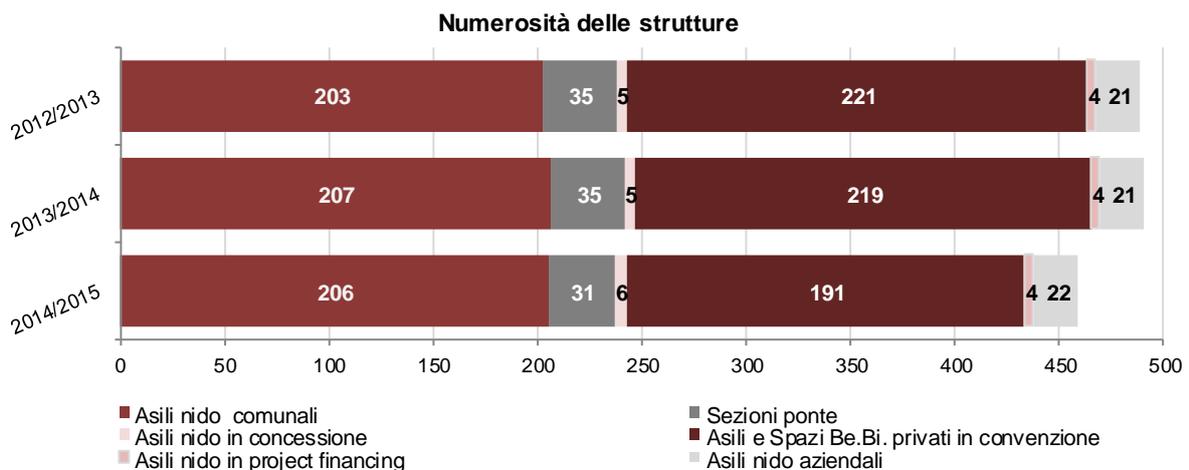
concessione) ha raggiunto nel 2014 il 30%, ovvero un valore prossimo all'obiettivo di Lisbona pari al 33% che comprende tuttavia anche l'offerta privata.

Fig. 5.1.3 Bambini iscritti nelle strutture comunali e convenzionate



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su Relazione al Rendiconto 2012-2013-2014.

Fig. 5.1.4 Strutture pubbliche e private in concessione o convenzione



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su Relazione al Rendiconto 2012-2013-2014.

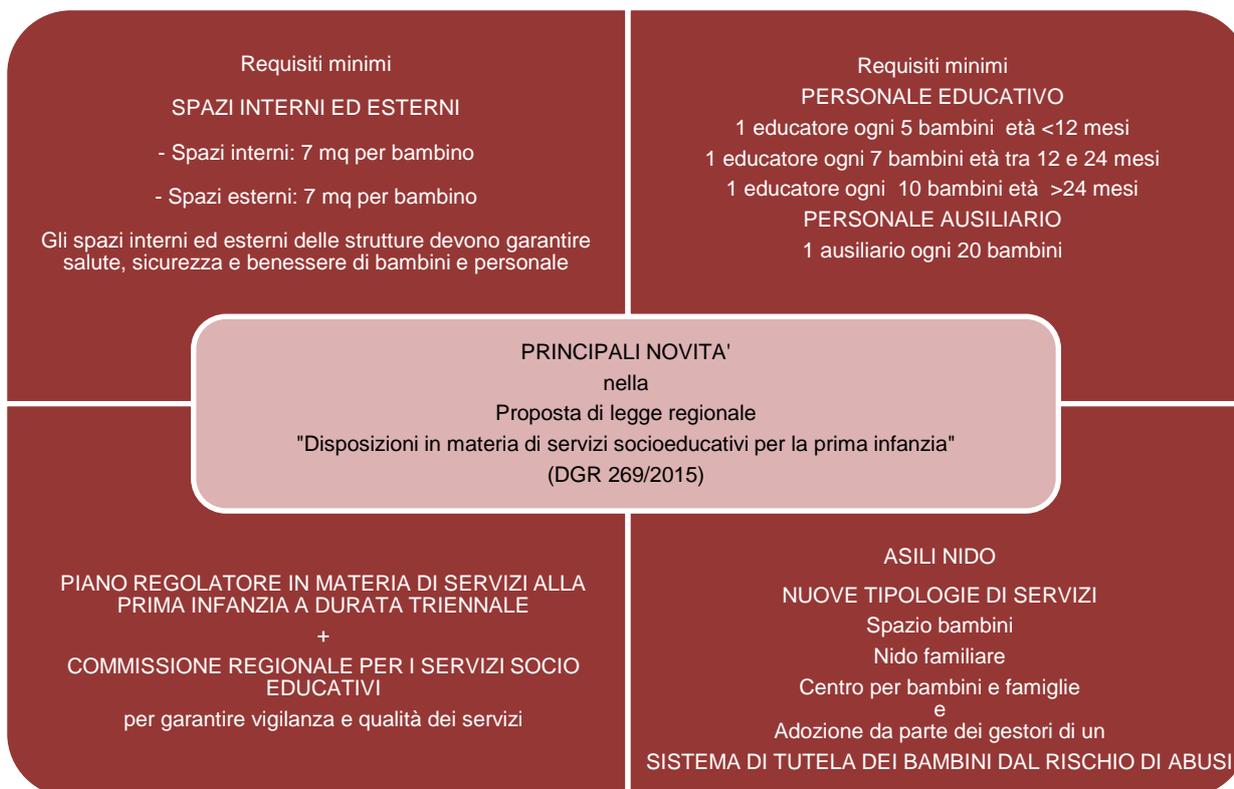
Il confronto intertemporale delle strutture dedicate al servizio evidenzia una diminuzione complessiva di circa il 14% nell'ultimo triennio [Fig. 5.1.4], ma il decremento è stato esclusivamente legato alla diminuzione del numero di strutture private convenzionate. Di contro, si assiste ad un leggero aumento dei nidi comunali che raggiungono un'incidenza percentuale sul totale dell'offerta di quasi il 45%, con l'effetto di accrescere i costi fissi a carico dell'Amministrazione e così la rigidità dell'offerta.

Con [DGCa 266/2015](#), la Giunta Capitolina ha apportato modifiche ai disciplinari di accreditamento e convenzionamento approvati con la [DGCa 244/2013](#) e rivisto in aumento i contributi/mese/bambino per le strutture convenzionate e la retta mese/bambino corrisposta per i piccoli utenti disabili; con il medesimo provvedimento, la Giunta ha proceduto al convenzionamento di 348 nuovi posti, limitando all'anno educativo 2015/2016 la

durata delle nuove convenzioni. La scelta di non prolungare oltre i 12 mesi le nuove convenzioni è stata in parte suggerita dall'esistenza di una proposta di legge regionale che, nel testo già approvato dalla Giunta Regionale ([DGR 269/2015](#)), prevede importanti modifiche alla disciplina di settore [Fig. 5.1.5].

Tra le modifiche proposte, l'introduzione di tre servizi socioeducativi integrativi al nido d'infanzia, nonché la ridefinizione dei requisiti strutturali e dei rapporti numerici tra educatori e bambini, mirano ad accrescere l'offerta e rendere il servizio maggiormente flessibile ed adattabile alle esigenze familiari in un'ottica che prevede anche, laddove possibile, il coinvolgimento attivo delle famiglie: è il caso del nido familiare, realizzato in ambito domiciliare (che non può comunque accogliere più di 5 bambini), e dei centri per bambini e famiglie che prevedono la presenza di genitori e parenti e permettono una frequenza differenziata nel corso della giornata, anche saltuaria e per brevi periodi.

Fig. 5.1.5 Proposta di legge regionale in materia di servizi socioeducativi per la prima infanzia



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su [DGR 269/2015](#).

Mentre l'aumento dei mq per bambino per gli spazi interni segnerebbe un'inversione di tendenza rispetto al passato (la [LR 12/2011](#) aveva fissato a 6 mq il requisito minimo per bambino), la previsione di un numero di educatori per bambino variabile in funzione dell'età cerca di ottimizzare il rapporto qualità/costo, limitando i costi del servizio (per gli asili, la spesa per il personale è la maggiore voce di spesa, superiore al 70% rispetto al totale dei costi), senza trascurare l'importanza di garantire la giusta attenzione e vigilanza (attualmente lo standard minimo è di 1 educatore ogni 7 bambini, indipendentemente dall'età).

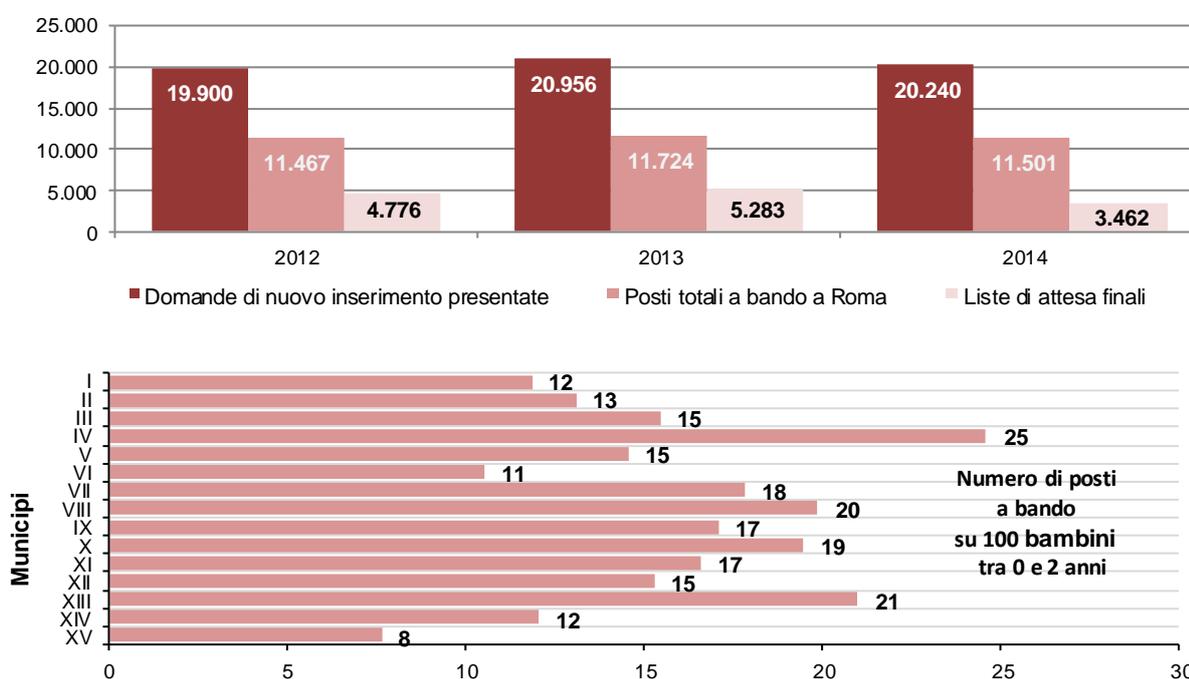
Sempre nell'ottica di quest'ultimo obiettivo va letta la proposta di introdurre un sistema di tutela dei bambini dal rischio di abusi di cui devono dotarsi i soggetti gestori per accedere all'accreditamento.

Tra le novità, la predisposizione di un piano regolatore regionale in materia di servizi socioeducativi per la prima infanzia che definisca criteri d'indirizzo generali per la predisposizione delle tariffe e faciliti un miglior impiego delle risorse finanziarie disponibili, può favorire una maggiore

omogeneità nella qualità erogata dei servizi in funzione delle esigenze educative dei bambini e dei bisogni delle famiglie. Per quanto non sia da mettere in discussione il valore positivo di uno strumento di programmazione di maggior respiro, bisogna notare che, in più di un'occasione e in settori assolutamente diversi tra loro, la redazione di strumenti di indirizzo e programmazione nella forma di piani regolatori si è rivelata estremamente complessa e il loro aggiornamento avviene in tempi ben più lunghi rispetto a quelli previsti, con il rischio di irrigidire eccessivamente il settore.

Al fine di avere una completa rappresentazione del servizio degli asili nido offerto da Roma Capitale, è utile porre a confronto in dettaglio l'offerta da parte dell'Amministrazione e la domanda da parte dei cittadini. Per il 2014/2015, il numero delle domande di iscrizione presentate è stato di 20.240 (-3% rispetto all'anno precedente) a fronte di 11.501 posti a bando, dei quali poco meno della metà nelle strutture convenzionate [[Fig. 5.1.6](#)].

Fig. 5.1.6 Domande di nuovo inserimento e posti a bando (2014/2015)



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su Relazione al Rendiconto 2012-2013-2014.

Dato che la domanda eccede di circa il 43% l'offerta, si determina inevitabilmente la formazione

di consistenti liste di attesa, il cui valore iniziale tende tuttavia a dimezzarsi nei mesi successivi.

Nell'anno educativo 2014/2015, per ogni 100 domande presentate alla fine solo il 17% è rimasto in lista di attesa; la situazione appare più critica nel XV e nel VI Municipio, nei quali più del 30% dei bambini sono rimasti in lista di attesa, mentre è migliore nel IV e nel XII Municipio, dove i bambini che non riescono ad accedere al servizio sono rispettivamente meno del 5% e meno del 7% (con un tasso di riduzione delle liste maggiore rispetto a quello degli altri Municipi).

E' opportuno ricordare che la difficoltà nell'abbattere le liste di attesa deriva spesso dal comportamento di alcuni utenti che, pur essendo formalmente iscritti, non sono presenti per lunghi periodi e impediscono, di fatto, l'accesso al servizio agli utenti in attesa; al fine di arginare tale fenomeno, negli ultimi anni l'Amministrazione ha sviluppato delle procedure che scoraggiano il ricorso a tali comportamenti e fissano limiti temporali precisi e inderogabili per l'accettazione del posto offerto oltre che per la decadenza dallo stesso in caso di assenza ingiustificata.

In Italia, i servizi alla prima infanzia rappresentano una delle maggiori spese per la funzione sociale e questo nonostante il finanziamento del servizio preveda, accanto alla componente pubblica, anche una compartecipazione alla spesa diretta da parte degli utenti, attraverso il pagamento della retta da parte delle famiglie.

La determinazione della quota di compartecipazione è definita dai comuni che fissano il numero di fasce ISEE, sulla cui base graduare le rette, oltre ad adottare altri criteri di

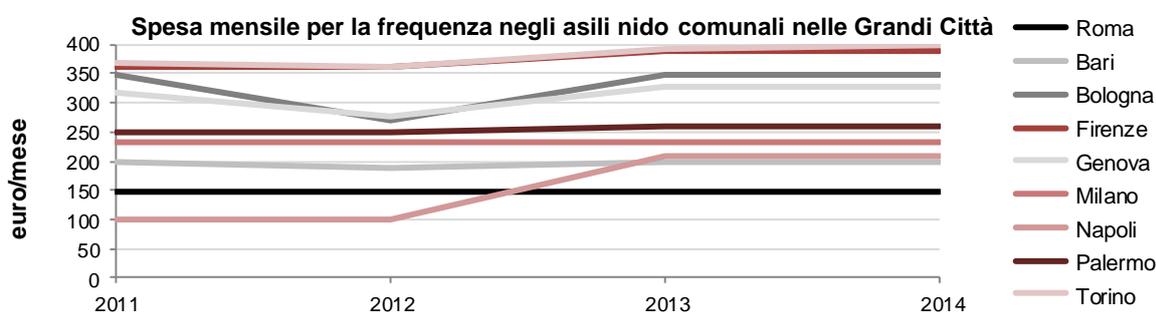
valutazione quali le ore di frequenza, il tempo ridotto o pieno, ecc.

A Roma, il quadro tariffario attualmente in vigore è stato approvato con [DAC 45/2014](#). Il TAR Lazio, con [sentenza 1905/2015](#), ha annullato le modifiche tariffarie relative all'anno educativo 2014/2015 (in quanto approvate successivamente alla presentazione delle domande di iscrizione da parte delle famiglie), confermando invece le quote contributive annuali fissate per gli anni educativi 2015/2016 e 2016/2017 (già indicate nella [DAC 45/2014](#)), che prevedono un incremento delle tariffe.

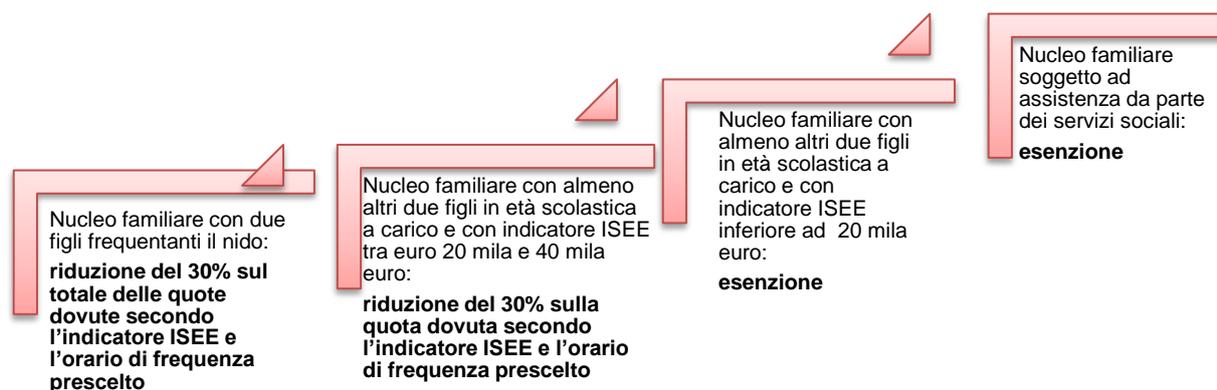
In termini comparativi, secondo l'ultima indagine sulle tariffe per gli asili nido redatta annualmente da Cittadinanzattiva, per l'anno educativo 2014/2015, la spesa per il servizio di asilo nido a Roma, stimata per una famiglia tipo, è la più bassa tra le grandi città italiane (una spesa di 146 euro al mese rispetto ad una media di 279 euro; [Fig. 5.1.7](#)).

Per quanto riguarda la specifica articolazione tariffaria scelta dall'Amministrazione capitolina, per ogni tipologia di orario/servizio sono stabilite una quota minima (per un ISEE fino a 5.164,57 euro) e una massima (per un ISEE da 41.316,56 euro e oltre), mentre all'interno di tale intervallo la tariffa varia al crescere dell'ISEE. Sono inoltre previste una serie di agevolazioni in caso di situazioni di particolare difficoltà e per le famiglie con più figli al nido o in età scolastica; in quest'ultimo caso le agevolazioni sono graduate in base all'ISEE del nucleo familiare [\[Fig. 5.1.8\]](#).

Fig. 5.1.7 Spesa per gli asili nido nelle Grandi Città



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dell'Osservatorio Prezzi&Tariffe di Cittadinanzattiva 2015.

Fig. 5.1.8 Agevolazioni tariffe asili nido

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su [DAC 11/2015](#).

Roma Capitale, nei limiti delle disponibilità finanziarie annualmente stanziare, garantisce anche una contribuzione per ogni bambino inserito nelle strutture private accreditate, a prescindere dalla retta praticata dalle stesse.

Il contributo viene erogato in relazione alla tipologia della struttura e alle fasce orarie di funzionamento e si aggiunge a quanto corrisposto direttamente dall'utente in funzione della propria fascia ISEE.

In base a quanto stabilito con la [DGCa 266/2015](#), per ogni bambino inserito nella struttura educativa privata proveniente dalle liste d'attesa municipali e a prescindere dalla retta praticata da ciascuna struttura agli utenti privati, viene corrisposto un importo pari a:

- 662,00 euro/mese per l'orario 8,00-14,30 nel servizio nido (6 ore e trenta minuti);
- 740,00 euro/mese per l'orario 8,00-16,30 nel servizio nido (8 ore e trenta minuti);
- 523,00 euro/mese nel servizio spazio Be.Bi. (5 ore a turno antimeridiano o pomeridiano).

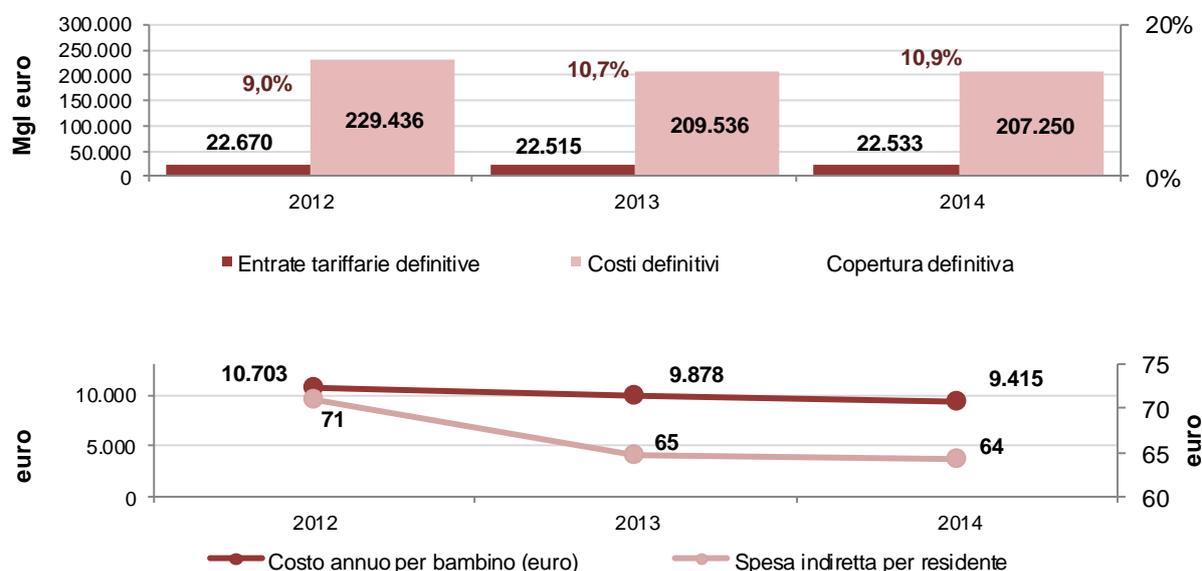
Per ogni bambino portatore di handicap accolto nella struttura viene poi riconosciuto un contributo aggiuntivo pari a 1,5 volte il valore del contributo ordinario dovuto per la frequenza (il valore del contributo aggiuntivo è stato da ultimo modificato in aumento con la [DCGa 266/2015](#)). Poiché le famiglie sono chiamate a contribuire in parte alla copertura dei costi del servizio, al fine di determinare il tasso di copertura del costo di gestione del servizio e il conseguente livello delle tariffe, l'Amministrazione sviluppa annualmente delle previsioni e confronta i costi di erogazione del servizio sostenuto con i proventi da tariffa che si prevede

siano corrisposti dagli utenti (tali informazioni sono indicate nelle deliberazioni annuali che determinano i tassi di copertura del costo di gestione dei servizi pubblici a domanda individuale).

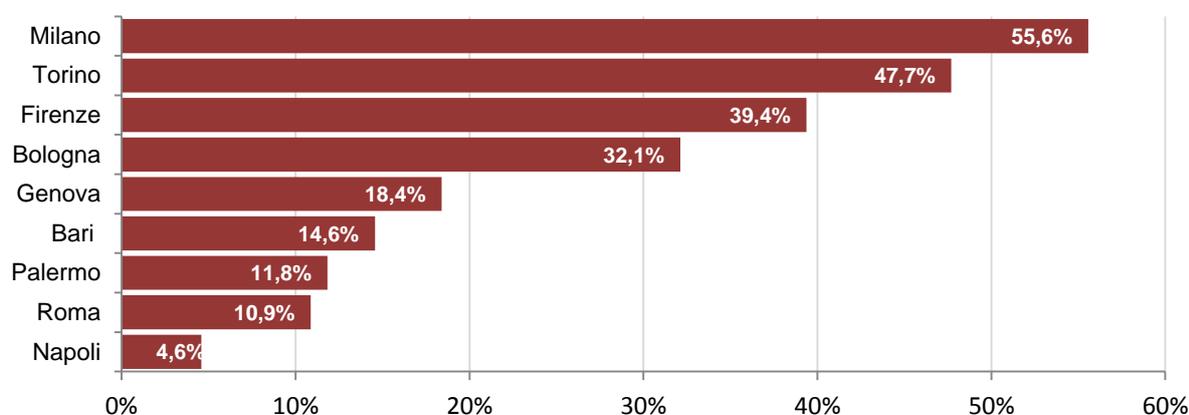
Osservando la [Fig. 5.1.9](#), si nota come la percentuale di copertura sia cresciuta negli ultimi tre anni soprattutto per effetto di una riduzione dei costi totali del servizio. A fronte di un maggior numero di bambini accolti, è diminuito, nello stesso periodo, il costo per utente. Un'analoga variazione in diminuzione si è avuta anche nella spesa indiretta per residente, che indica quanto ogni cittadino romano contribuisca per finanziare i costi del servizio di asilo nido non coperti dalle rette corrisposte dalle famiglie.

Se si confrontano le percentuali di copertura tariffaria effettiva del servizio nelle grandi città, il quadro che emerge è abbastanza disomogeneo. Roma offre il servizio a tariffe fra le più basse in Italia in quanto finanzia la maggior parte del costo ricorrendo alla fiscalità generale. Analoghe scelte sono state fatte dalle amministrazioni delle maggiori città italiane del centro-sud; diversa la situazione di Firenze, Milano, Torino e Bologna dove tramite le tariffe corrisposte dagli utenti si arriva a coprire una percentuale maggiore dei costi di erogazione del servizio [\[Fig. 5.1.10\]](#).

Volendo offrire qualche dato di sintesi sul servizio di asilo nido nella capitale, è bene sottolineare che Roma Capitale, con le attuali strutture comunali e convenzionate, è oggi in grado di soddisfare quasi il 30% della domanda potenziale e più dell'80% della domanda espressa dalle famiglie con la richiesta di iscrizione.

Fig.5.1.9 Entrate tariffarie effettive e costi definitivi per Roma Capitale

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su DAC 38/2012, DAC 86/2013, DAC 45/2014, DAC 11/2015 e dati Istat.

Fig. 5.1.10 Copertura tariffaria della spesa per asili nido nelle Grandi Città Italiane

Nota: per la città di Bari i dati si riferiscono al Rendiconto 2013.

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati da Rendiconto 2014 delle Grandi Città Italiane.

Nel 2014, l'Amministrazione capitolina, pur incrementando il numero di asili comunali, non è riuscita tuttavia ad accrescere il numero di posti a bando rispetto all'anno precedente, né a diminuire il numero dei bimbi della lista di attesa finale. Tale situazione si è determinata soprattutto perché Roma Capitale non ha rinnovato molte delle convenzioni con strutture private arrivate a scadenza. Rispetto a tali scelte, la decisione di convenzionare 348 nuovi posti e di rendere più flessibile l'accesso al

convenzionamento per i privati accreditati, arrivata ad agosto 2015 ([DCGa 266/2015](#)), sembrerebbe riflettere una chiara inversione di tendenza. In ogni caso, considerando che Roma ha tariffe per il servizio di asilo nido tra più basse in Italia e che le entrate tariffarie arrivano a coprire poco meno dell'11% dei costi del servizio, è evidente che l'incremento delle tariffe previste per le prossime due annualità, sarà senza dubbio di aiuto per le finanze capitoline. Ulteriori benefici in termini di ri-

duzione di spesa ed aumento dei posti disponibili potrebbero poi derivare da modifiche alle modalità di offerta del servizio e dall'esternalizzazione, nel lungo termine e con il ricorso al privato in convenzione, delle maggiori voci spesa, in primo luogo di quella per il personale educativo [Fig. 5.1.11].

Infine nella Fig. 5.1.12 sono stati messi a confronto i costi totali sostenuti dall'Amministrazione per i servizi alla prima infanzia negli ultimi tre anni con un indicatore di qualità erogata, espresso dalla percentuale di soddisfazione della domanda (numero di bambini accolti in rapporto alla somma del numero di bambini accolti e della lista di attesa finale) e con la

percentuale di copertura tariffaria. Nel periodo osservato, a fronte di una riduzione progressiva dei costi totali del servizio, cui corrisponde un lieve aumento della copertura tariffaria, si è riscontrata prima una crescita (dal 2012 al 2013) e poi una stabilizzazione della percentuale di soddisfazione della domanda.

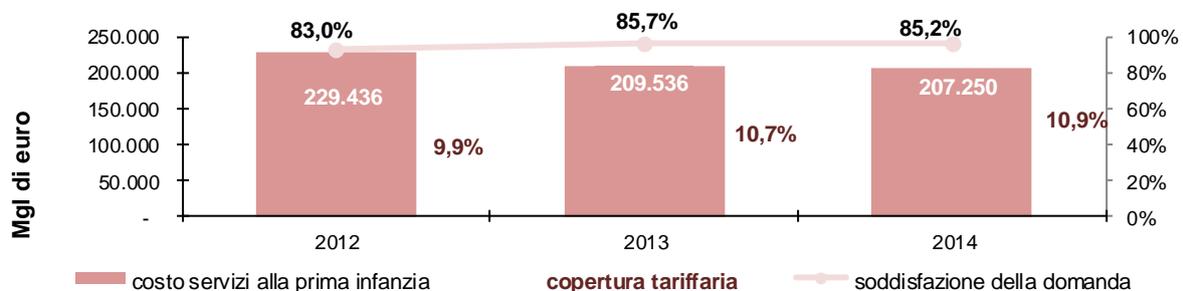
Tale risultato è da ritenere quindi positivo in quanto associa una riduzione dei costi ad un aumento dell'offerta, con un efficientamento ottenuto soprattutto grazie ad una più accorta gestione delle liste di attesa (il cui tasso di riduzione è passato dal 34% al 61%) e dei posti disponibili, limitando il fenomeno dei "posti inutilizzati".

Fig. 5.1.11 Il servizio di asili nido comunali e convenzionati a Roma



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati di Roma Capitale, Relazione al Rendiconto 2014.

Fig. 5.1.12 Costi, copertura tariffaria e percentuale di soddisfazione della domanda nei servizi alla prima infanzia comunali e convenzionati a Roma



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati di Roma Capitale, Relazione al Rendiconto 2012-2013-2014.

5.2 Refezione scolastica

Il servizio di refezione scolastica è un servizio pubblico istituzionale, che viene garantito ai bambini che frequentano la scuola a tempo pieno o modulare, ovvero un servizio a domanda individuale erogato su richiesta qualora i genitori decidano di usufruire per i loro figli dei rientri pomeridiani facoltativi (dopo scuola).

Il servizio è affidato in appalto ad operatori terzi direttamente da Roma Capitale, con la collaborazione del municipio territorialmente competente, oppure dalle scuole stesse qualora i dirigenti scolastici scelgano di condurre il servizio in autogestione ed operare direttamente come stazione appaltante. In entrambi i casi (gestione diretta e autogestione), l'affidamento avviene tramite gara e sulla base del capitolato speciale di appalto appositamente predisposto da Roma Capitale.

Nel caso di autogestione da parte delle scuole, Roma Capitale partecipa alla copertura dei costi tramite un contributo erogato in funzione del numero di pasti somministrati.

Per quanto riguarda i centri a gestione diretta da parte di Roma Capitale, il servizio è stato da ultimo affidato in 11 lotti per il periodo gennaio 2014/ giugno 2017. Le attività sono svolte presso i centri

refezionali comunali, che vengono concessi in comodato d'uso gratuito per tutta la durata dell'appalto unitamente alle attrezzature esistenti per la produzione e la distribuzione dei pasti.

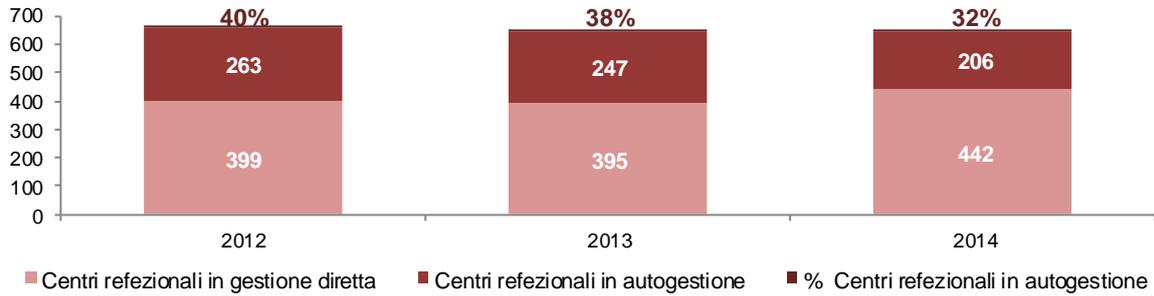
La [Fig. 5.2.1](#) offre una sintesi della dimensione del servizio di refezione scolastica a Roma per l'anno educativo 2014/2015. Nel 2014, secondo i dati del Dipartimento Servizi Educativi e Scolastici erano attivi 442 centri in gestione diretta e 206 in autogestione. In proposito, è opportuno sottolineare che il dato sul numero di centri in possesso del Dipartimento differisce parzialmente da quello riportato nella sezione relativa alle strutture municipali della Relazione al Rendiconto 2014; tale discordanza è probabilmente dovuta alle difficoltà riscontrate dai Municipi nell'individuare il numero preciso di strutture dotate o meno di attrezzatura per la preparazione e cottura dei pasti, e quindi definibili propriamente come centri refezionali, ovvero a ritardi da parte degli stessi nel registrare e comunicare le variazioni nella gestione (diretta o in autogestione). Per esigenze di comparabilità, nel seguito sono stati considerati solo i dati del Dipartimento, come inseriti nella Relazione al Rendiconto per gli anni 2013 e 2014.

Fig. 5.2.1 Fotografia del servizio di refezione scolastica a Roma nell'anno educativo 2014/2015



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su Relazione al rendiconto di Roma Capitale anni 2013-2014.

Fig. 5.2.2 Numero di centri refezionali a gestione diretta e in autogestione



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su Relazione al rendiconto di Roma Capitale anni 2013-2014.

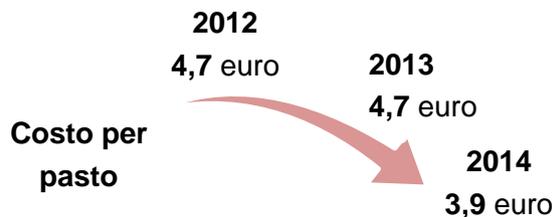
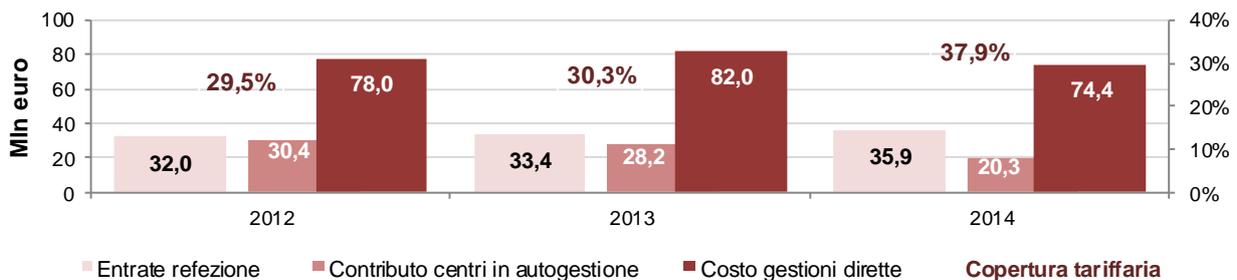
Rispetto al 2012, è diminuito il numero totale di centri refezionali e sempre meno scuole hanno deciso di condurre il servizio in autogestione: in termini percentuali, il numero di centri in autogestione è passato infatti dal 40% al 32%. Per quanto riguarda l’utenza è invece aumentato nello stesso periodo il numero di utenti medio per centro: dai 221 serviti nel 2012 ai 238 nel 2014 [Fig. 5.2.2].

tariffaria del servizio. I costi totali comprendono il contributo erogato per il servizio in autogestione (che rappresenta in media più del 26% del totale).

Nel periodo considerato, a fronte di una riduzione del 13% dei costi, gli introiti da tariffa sono aumentati in misura analoga (+12%), con l’effetto di accrescere del 28% la copertura tariffaria del servizio. In misura percentuale ancora maggiore sono diminuiti sia il costo per pasto che quello per utente entrambi scesi del 17% nel triennio considerato.

In Fig. 5.2.3 sono riportati, per il periodo 2012-2014, i costi e i ricavi da tariffa e la copertura

Fig. 5.2.3 Entrate tariffarie e costi della refezione scolastica a Roma



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su Relazione al rendiconto di Roma Capitale anni 2013-2014.

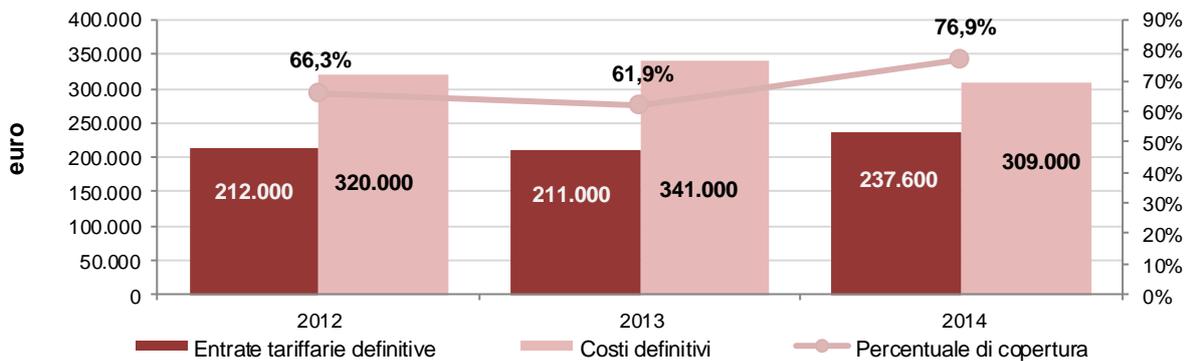
La diminuzione dei costi nell'ultimo anno, da mettere in relazione con l'aumento dei centri appaltati in gestione diretta, che hanno in parte sostituito le autogestioni, è stato il fattore determinante nell'aumento della percentuale di copertura tariffaria (37,9% nel 2014); un risultato conseguito dall'Amministrazione senza dover ricorrere all'aumento delle tariffe.

tariffaria più che doppia rispetto a quella dei costi totali del servizio prima commentata [Fig. 5.2.4]. Sempre con lo stesso provvedimento è stato poi stabilito un valore ISEE al di sotto del quale il nucleo familiare è esentato dal pagamento del servizio e sono state introdotte agevolazioni e sconti in favore dei nuclei familiari numerosi [Fig. 5.2.5].

L'ultima revisione tariffaria risale infatti al 2010, quando Roma Capitale ha aumentato le tariffe del servizio di refezione scolastica e modificato le relative soglie ISEE. La [DCC 74/2010](#) ha attribuito tariffe crescenti all'aumentare dell'ISEE del nucleo familiare del richiedente. Inoltre, a parità di ISEE, le tariffe per il servizio a domanda individuale sono più alte del 25% rispetto a quelle del servizio istituzionale, così da garantire una copertura

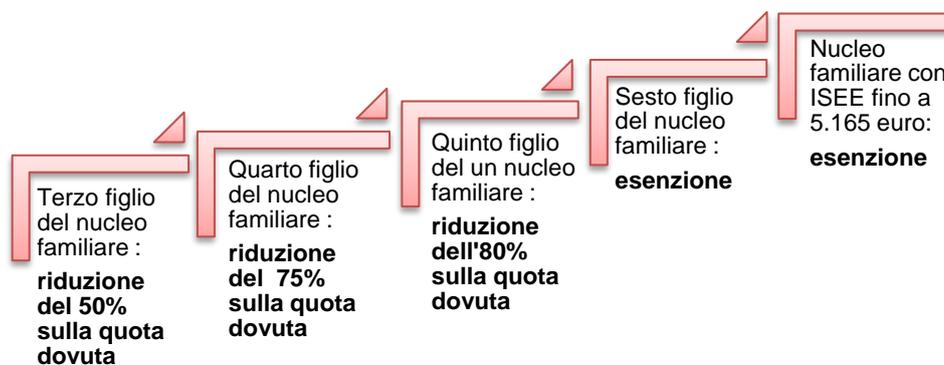
In base ai dati forniti a livello municipale e contenuti nell'ultima Relazione al Rendiconto di Roma Capitale, grazie a tale sistema di agevolazioni, nel 2014 circa il 15% dell'intera utenza è rientrato in regime di esenzione totale (quasi 25mila bambini). Il maggior numero di esoneri si è avuto nel Municipio VI (circa 16%) mentre fra i Municipi con minor numero si trovano il II, VIII, e XII (3%).

Fig. 5.2.4 Entrate tariffarie e costi del servizio di refezione scolastica a domanda individuale



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su Relazione al rendiconto di Roma Capitale anni 2013-2014.

Fig. 5.2.5 Agevolazioni tariffarie refezione scolastica



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su DAC 11/2015.

5.3 Trasporto riservato scolastico

I provvedimenti riguardanti il trasporto scolastico garantiscono la frequenza e l'accessibilità alle strutture educative, favorendo il diritto allo studio, in particolare per quanto riguarda i disabili e i bambini appartenenti a comunità nomadi. Tali provvedimenti, inoltre, possono contribuire a modificare le modalità di spostamento e le abitudini culturali delle persone coinvolte, soprattutto quando i soggetti interessati sono bambini e ragazzi, riducendo, ad esempio, gli spostamenti non necessari con autoveicoli privati per accompagnare i figli a scuola. Il seguito del capitolo descrive le caratteristiche principali e gli sviluppi recenti del servizio, mentre per ulteriori dettagli si rimanda alla [Relazione Annuale 2014, Par. 7.3](#).

5.3.1 Evoluzione del quadro normativo, istituzionale e contrattuale

A Roma a partire dall'anno educativo 2012/2013, per la durata di otto anni, il servizio di trasporto scolastico è interamente svolto da società esterne, a seguito di affidamento mediante procedura aperta ([DD n. 748 del 26 ottobre 2011](#) del Dipartimento per la Razionalizzazione della Spesa per l'Acquisto di beni e servizi). I vettori sono soggetti a coordinamento, vigilanza e monitoraggio da parte di Roma Servizi per la Mobilità s.r.l., la quale supporta l'Amministrazione Capitolina nella gestione del servizio ([DGCa 164/2015](#)).

Nello specifico, Roma Capitale si avvale del supporto di Roma Servizi per la Mobilità per le attività di pianificazione e definizione dei programmi di esercizio, e delle attività connesse. Il Dipartimento Servizi Educativi e Scolastici – Giovani e pari opportunità, di concerto con il Dipartimento per la Razionalizzazione della Spesa per l'Acquisto di beni e servizi, monitora la qualità del servizio, l'andamento dell'applicazione delle penali ed è responsabile dell'eventuale risoluzione contrattuale del servizio. I rapporti con l'utenza sono gestiti dai municipi, i quali valutano i requisiti per l'accesso al servizio e ne verificano il mantenimento secondo la normativa vigente.

Nelle more dell'espletamento della procedura di gara¹ per l'affidamento dei servizi in global service, relativa a 5 lotti territoriali divisi per municipi, per il periodo agosto 2015 – luglio 2020, il servizio di assistenza e sorveglianza dei minori e dei disabili trasportati è stato nuovamente affidato, a Roma

Multiservizi s.p.a. fino alla fine del 2015 ([DD 1787/2015](#)).

In tale frangente, la prosecuzione di affidamento del servizio è risultata indispensabile per garantire il regolare svolgimento delle attività educative e didattiche.

5.3.2 Organizzazione del servizio, evoluzione della domanda e dell'offerta

Il servizio è esercitato secondo il calendario scolastico ufficiale, in esecuzione dei programmi predisposti da Roma Capitale in base all'ubicazione delle scuole, agli orari delle lezioni ed ai luoghi di residenza degli alunni-utenti, che appartengono a tre categorie:

1. i "normodotati" che frequentano le scuole pubbliche dell'infanzia e dell'obbligo, domiciliati nel territorio di Roma Capitale, se le loro abitazioni e le scuole distano dalle fermate dei mezzi pubblici più di 300, 500 o 1.000 metri, rispettivamente per le scuole dell'infanzia, le primarie e le secondarie di primo grado, nel rispetto del bacino di utenza delle scuole stesse;
2. gli appartenenti a famiglie nomadi ubicate in campi lontani dagli itinerari dei servizi pubblici, nell'ambito del progetto di scolarizzazione predisposto da Roma Capitale;
3. i disabili, ovvero appartenenti alle categorie di cui all'art. 2, L. 118/1971 o ad altre categorie tutelate dalla legge, che frequentano le scuole pubbliche dell'infanzia, le primarie e le secondarie di primo e secondo grado (compresi i centri di formazione professionale gestiti direttamente da Roma Capitale), nonché le scuole pubbliche specializzate anche fuori dal territorio municipale.

Su ogni veicolo è presente il personale preposto ad assistere e sorvegliare i minori e i disabili trasportati. Il servizio di accompagnamento al trasporto si sviluppa in assistenza a bordo del veicolo e in assistenza a terra; gli assistenti al trasporto devono essere dotati di cartellino identificativo visibile, con foto.

Nell'anno scolastico 2014/2015 ogni giorno sono state in servizio, secondo i dati forniti dal Dipartimento Servizi Educativi e Scolastici, 456 linee per il trasporto di 10.332 studenti, di cui 216 per 1.280 disabili e 32 per 1.013 nomadi [[Fig. 5.3.1](#)].

Come per i servizi di asili nido e refezione scolastica, anche per il trasporto riservato non c'è omogeneità fra i dati in possesso del Dipartimento e quelli pubblicati sul Rendiconto annuale di Roma Capitale. Analizzando i dati forniti, si nota che la razionalizzazione operata dal Dipartimento unitamente alle strutture municipali, ha comportato la riduzione di linee per "normodotati" a fronte di nuove linee per i disabili; le linee per disabili hanno infatti subito un aumento di circa il 3% rispetto all'a.s. 2013/2014 a fronte di una diminuzione dell'1% delle linee per normodotati.

A seguito della riorganizzazione, sono aumentati gli alunni disabili (+35% rispetto all'a.s. 2013/2014), mentre gli alunni normodotati sono diminuiti del 10%. Per gli studenti appartenenti alle comunità rom, il trasporto scolastico e i relativi dati rientrano nel servizio di scolarizzazione dei minori, e anche se il numero di linee riservate è rimasto quasi invariato nel triennio, il numero di alunni trasportati è diminuito di circa il 38% rispetto all'a.s. 2013/2014.

Da un esame dei dati pubblicati sul Rendiconto 2014 di Roma Capitale, nei quali non si trovano quelli riferiti alle comunità nomadi, si nota che sono state accolte circa l'86% delle domande di iscrizione [Tav. 5.3.1]. Analizzando questo dato per municipio, emerge che la percentuale di accoglimento delle domande di iscrizione varia fra il 100% (Municipi I, VIII, IX, XI, XIII) ed il 19% del Municipio V, unico caso sotto il 50%. Anche il numero di linee

attive varia passando da un minimo di 7 linee (Municipi I, VIII) ad un massimo di 65 (Municipio VI), anche in relazione all'estensione territoriale e alla domanda.

Per quanto riguarda l'evasione, dalla tavola si può notare come si tratti di un fenomeno localizzato soprattutto nel Municipio VI e XIV.

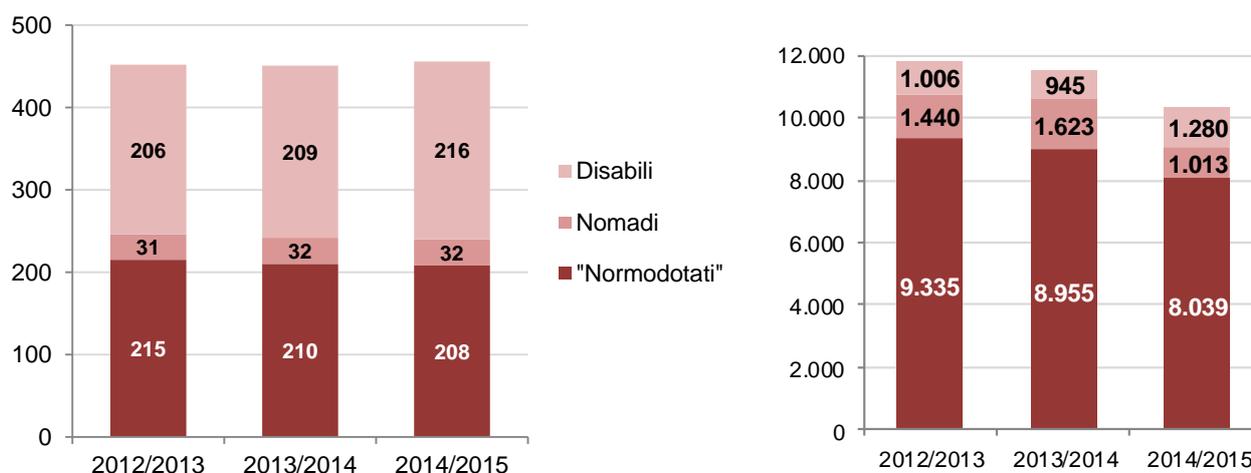
5.3.3 Struttura ed evoluzione costi e tariffe

A seguito della DAC 45/2014 la quota contributiva per il servizio di trasporto scolastico è stata parametrata per la prima volta su quattro fasce ISEE, in applicazione dei principi di proporzionalità e progressività.

L'esenzione dal pagamento della quota contributiva mensile è riservata a studenti appartenenti a nuclei familiari con ISEE fino a 5.165 euro, agli alunni diversamente abili, a quelli assistiti dall'Amministrazione Capitolina e Provinciale; mentre non sono più previste esenzioni per gli alunni appartenenti a nuclei familiari delle comunità rom (sinti o camminanti).

Le agevolazioni per le famiglie con più bambini che usufruiscono del servizio sono riservate, come nel precedente sistema tariffario, alle famiglie che corrispondono già una quota intera per il primo figlio ma che hanno almeno due figli fruitori del servizio di trasporto scolastico; queste ricevono uno sconto pari al 30% sul totale delle quote dovute, quantificate in rapporto alla fascia.

Fig. 5.3.1 Linee e utenti trasportati dal servizio riservato scolastico (2012/2015)



Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati del Dipartimento Servizi Educativi e Scolastici.

Tav. 5.3.1 Distribuzione per municipio delle linee, delle richieste di iscrizione e degli alunni iscritti al servizio di trasporto scolastico al 31/12/2014

Municipio	Linee	Richieste di iscrizione		Iscrizioni accolte		Diversamente abili iscritti		Pratiche riscossione coattiva	
		N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
I	7	26	0,2%	26	100,0%	26	100,0%	-	-
II	10	46	0,4%	44	95,7%	44	100,0%	-	-
III	15	228	1,8%	223	97,8%	53	23,8%	84	1,4%
IV	23	508	4,1%	312	61,4%	65	20,8%	-	-
V	19	564	4,5%	108	19,1%	295	273,1%	23	0,4%
VI	65	2.053	16,6%	1.934	94,2%	142	7,3%	2.562	43,9%
VII	48	1.657	13,4%	1.240	74,8%	99	8,0%	266	4,6%
VIII	7	35	0,3%	35	100,0%	35	100,0%	-	-
IX	45	1.189	9,6%	1.189	100,0%	252	21,2%	137	2,3%
X	36	2.369	19,1%	2.126	89,7%	115	5,4%	72	1,2%
XI	18	411	3,3%	411	100,0%	57	13,9%	361	6,2%
XII	20	408	3,3%	338	82,8%	47	13,9%	-	-
XIII	12	114	0,9%	114	100,0%	47	41,2%	288	4,9%
XIV	58	2.042	16,5%	1.984	97,2%	81	4,1%	1.271	21,8%
XV	34	747	6,0%	591	79,1%	69	11,7%	766	13,1%
Roma	417	12.397	100,0%	10.675	86,1%	1.427	13,4%	5.830	100,0%

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati del Rendiconto 2014 di Roma Capitale (DAC 25/2015).

Il trasporto scolastico viene offerto, sebbene con modalità differenti, quasi ovunque nelle grandi città con popolazione superiore a 300mila abitanti, con l'eccezione di Torino e Napoli, ove il servizio viene garantito esclusivamente agli alunni in possesso di certificazione di handicap (L. 104/1992), che necessitano da diagnosi di trasporto specifico, in quanto impossibilitati all'utilizzo delle linee di trasporto ordinario.

Nelle città di Roma, Bologna, Bari, Firenze e Milano il servizio viene erogato dal comune stesso; mentre a Palermo, Napoli e Genova il servizio è svolto da privati o da altri soggetti autorizzati.

La [Fig. 5.3.2](#) mette a confronto la spesa sostenuta dalle famiglie per il servizio nelle grandi città, per quattro livelli di ISEE (5.000, 10.000, 20.000 e 40.000 euro) e nove mesi di utilizzo, nei casi di un solo figlio e due figli.

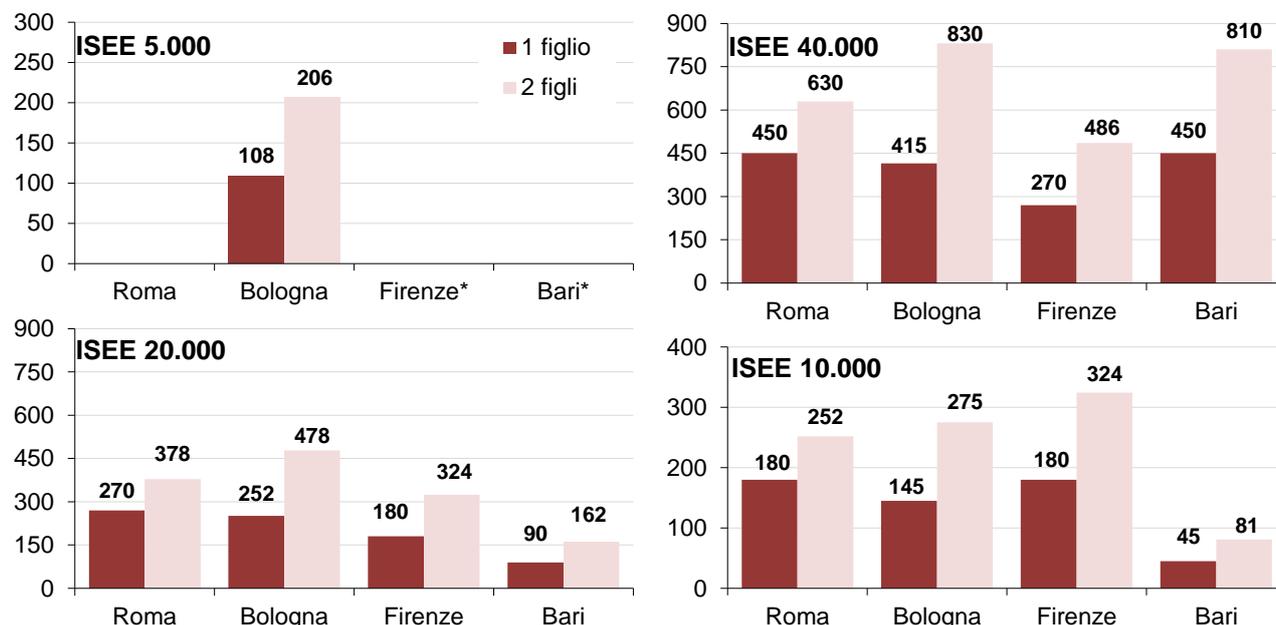
Nella Capitale, escludendo il caso di nuclei con ISEE fino a 5.000 euro per i quali il servizio è gratuito, il livello di contribuzione da parte delle famiglie che iscrivono al servizio un solo figlio è il più alto tra le città esaminate. Discorso diverso con due figli che usufruiscono del servizio, nel qual caso il contributo richiesto si mantiene fra i più bassi per quasi tutte le fasce di reddito.

I costi a carico dell'Amministrazione riguardano gli oneri da corrispondere alle cinque società esterne che saranno affidatarie del servizio di trasporto nei vari lotti una volta concluso il bando di gara, oltre agli importi per le attività strumentali di supporto all'Amministrazione da parte di Roma Servizi per la Mobilità. L'importo previsto, in sede di gara per ogni anno di servizio, è soggetto a ribasso ed è correlato alle ore annue di lavoro, le quali hanno un costo orario di partenza di 16,12 euro, come risulta dalla Tabella Nazionale 2013 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali per lo specifico settore di riferimento. Nei confronti di Roma Servizi per la Mobilità per l'anno 2015 sono stati stanziati 429.491 euro².

5.3.4 Verifica e monitoraggio della qualità del servizio

Il contratto di servizio tra Roma Capitale e Roma Servizi per la Mobilità, prevede che quest'ultima svolga anche il coordinamento delle attività di rilevazione della qualità attesa e percepita nonché l'attività di monitoraggio e controllo della qualità erogata, relativamente a regolarità, manutenzione e pulizia dei mezzi.

Fig. 5.3.2 Costo annuo sostenuto dalle famiglie per il trasporto riservato scolastico nelle grandi città (2015/2016)



(*) Con attestazione dei servizi sociali

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati dei siti web dei Comuni.

Per ciò che concerne il monitoraggio della qualità erogata, il contratto prende in esame quattro fattori (indicatori di linea, pulizia veicoli, comfort di bordo ed efficienza e sicurezza di bordo) ognuno definito da uno o più indicatori di qualità. Ciascun fattore di qualità viene calcolato ogni mese, per ogni lotto, come media dei valori risultanti dalle rilevazioni. I valori calcolati dei fattori di qualità vengono poi messi a confronto con i valori standard minimi degli stessi; qualora anche un solo fattore non sia maggiore o uguale dello standard, si determina il mancato soddisfacimento della condizione minima e la conseguente applicazione da parte del Dipartimento della penale prevista. I lotti A, B e C riguardano i servizi di trasporto scolastico per alunni normodotati e appartenenti a comunità nomadi, mentre il lotto D è riservato al trasporto disabili (compreso il servizio a chiamata non riservato ai soli studenti), secondo la suddivisione adottata nel corso dell'affidamento appena scaduto.

Per il lotto C, nel mese di dicembre 2014, non è stato possibile ottenere gli indici relativi al monitoraggio, dato che le schede di programmazione non erano coerenti con l'effettivo servizio svolto, pertanto il vettore non è stato riscontrato un numero sufficiente di volte.

Da una lettura dei dati trasmessi all'Agenzia (relativi al periodo ottobre 2014 - maggio 2015), emerge il mancato raggiungimento degli standard minimi e la conseguente applicazione della penale di 11.025 euro, nel mese di novembre per il lotto C e nei mesi di dicembre 2014 e maggio 2015 per il lotto A [Tav. 5.3.2]. Inoltre, al gestore del lotto A, sempre nel mese di maggio 2015, è stata applicata la penale di 10.000 euro a causa del fatto che durante i monitoraggi due veicoli sono risultati privi di livrea. Da evidenziare che, nonostante sia stata diffusamente riscontrata la presenza di personale sprovvisto di divisa e/o di tesserino di riconoscimento, la penale è stata applicata solo per il mese di maggio 2015 a tutti i gestori ad eccezione di quelli del lotto B.

Tav. 5.3.2 Fattori di qualità rilevati suddivisi per lotto (ott 2014-mag 2015)

Indicatore	ott-14	nov-14	dic-14	gen-15	feb-15	mar-15	apr-15	mag-15
Indicatori di Linea								
Lotto A	0,93	0,93	0,71	0,80	0,88	0,81	1,08	0,97
Lotto B	0,86	0,93	0,80	1,00	0,98	0,88	1,00	1,00
Lotto C	0,81	0,78	-	0,84	0,85	0,89	0,88	1,00
Lotto D	0,99	1,00	1,00	1,00	1,00	0,98	1,00	1,00
Pulizia Veicoli								
Lotto A	0,96	0,91	0,85	0,83	0,81	0,86	0,83	0,77
Lotto B	0,88	0,89	0,88	0,93	0,90	0,89	0,93	0,89
Lotto C	1,00	0,98	-	1,00	0,96	1,00	1,00	1,00
Lotto D	0,99	0,94	0,91	0,93	0,91	0,91	0,93	0,88
Comfort di Bordo								
Lotto A	1,00	1,00	0,98	0,98	1,00	0,99	0,98	0,94
Lotto B	0,89	0,99	1,00	1,00	1,00	0,99	1,00	1,00
Lotto C	1,00	0,99	-	1,00	0,99	1,00	1,00	1,00
Lotto D	1,00	0,99	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Efficienza e Sicurezza di Bordo								
Lotto A	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Lotto B	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Lotto C	1,00	1,00	-	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Lotto D	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Legenda - Grado di rispetto dell'impegno								
Rispettato 100% o più								
Parzialmente rispettato tra 90 e 99%								
Non adeguatamente rispettato sotto 90%								

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati di Roma Servizi per la Mobilità.

5.3.5 Progetti di mobilità scolastica sostenibile

A Roma, l'Amministrazione capitolina a partire dal 2003 si è fatta promotrice di alcuni progetti di mobilità scolastica sostenibile come ad esempio lo "Scuolabus a piedi". Nato in Danimarca negli anni '70 e diffusosi rapidamente in tutta Europa, lo "Scuolabus a piedi" (gruppo di alunni che va a scuola accompagnato da adulti e che, come un autobus, parte da un punto di raccolta, capolinea, seguendo un itinerario definito con fermate durante il percorso) ha raggiunto nella Capitale la sua massima espansione durante l'a.s. 2009/2010 (40 plessi scolastici e 1.800 bambini coinvolti). Interrotto per mancanza di fondi nel febbraio 2011, nell'a.s. 2014/2015 lo "Scuolabus a piedi" è stato riattivato grazie ad alcuni gruppi di genitori e alcune associazioni no profit (Municipi VIII, X, e XII).

Il bike to school è un esperimento più recente, promosso durante la settimana della Mobilità sostenibile del 2013 da un gruppo di genitori della Scuola Elementare Di Donato all'Esquilino e sostenuto dall'Associazione Salvaciclisti. Tale iniziativa ha riscontrato un notevole successo tanto che tra materne, elementari e medie, è divenuta un appuntamento fisso ogni ultimo venerdì del mese in 38 scuole romane.

Alcune città italiane hanno sperimentato anche carpooling scolastico. A Padova il servizio, partito a titolo sperimentale in alcune scuole periferiche della città, è stato successivamente esteso nell'anno scolastico 2013/2014 a tutto il territorio cittadino.

In Italia queste iniziative di mobilità sostenibile risultano però prive di una progettualità di ampio respiro, di un coordinamento istituzionale che potrebbe renderle più efficaci.

Il servizio dello “scuolabus a piedi”, ormai abbandonato dall’Amministrazione capitolina, costituiva un esempio di come l’azione coordinata di cittadini e istituzioni può funzionare e contribuire a migliorare sia il benessere psico-fisico dei bambini e la loro mobilità, sia le condizioni di spostamento nei centri urbani con evidenti effetti positivi in termini di riduzione dell’inquinamento e del traffico veicolare.

Potrebbe quindi essere interessante ed economico per l’Amministrazione riprendere ed intensificare le iniziative di mobilità sostenibile, svolgendo un ruolo di coordinamento.

E’ necessario in primo luogo riprendere le esperienze realizzate in passato e riproporle con maggior enfasi e migliori soluzioni, prendendo spunto dalle esperienze positive realizzate anche in altre città italiane ed europee.

A tal fine l’Agenzia fornisce di seguito una serie di spunti operativi, nonché di interventi già adottati con successo in altre realtà, la cui realizzazione sperimentale sarebbe possibile in tempi brevi e con un impegno finanziario decisamente contenuto:

- dove possibile, in base all’ubicazione dell’istituto e alla viabilità circostante, garantire facile accesso al servizio e maggior sicurezza ai suoi utenti tramite la realizzazione d’interventi sullo spazio pubblico attorno alla scuola, come la predisposizione di arredo urbano, divieto di sosta per le auto e rastrelliere per biciclette, istituzione di zone pedonali a tempo nei pressi dei plessi scolastici, punti d’incontro anche a 300/400 metri dall’ingresso;
- sempre dove possibile in base all’ubicazione dell’istituto e alla viabilità circostante, agevolare il servizio, apportando modifiche d’impatto marginale al trasporto pubblico e alla mobilità come lo spostamento di una fermata, degli orari, delle frequenze, l’impiego di autobus elettrici nei percorsi vicini alle scuole, l’istituzione di divieti di circolazione per autovetture, motocicli e ciclomotori negli orari di entrata e uscita dalle scuole fino all’orario

d’inizio della giornata scolastica e al completo allontanamento dal plesso in chiusura;

- con riferimento agli interventi in tema di trasporto pubblico e mobilità, valutare la possibilità di prevedere il coinvolgimento più strutturato di Roma Servizi per la Mobilità s.r.l.;
- richiedere l’intervento del corpo di Polizia Locale (o anche di altri soggetti come insegnanti, operatori scolastici o volontari) per regolare il traffico negli orari di apertura e chiusura delle lezioni, ma anche con la funzione di scoraggiare comportamenti pericolosi;
- realizzare programmi di formazione all’educazione e alla sicurezza stradale, con il coinvolgimento degli scolari, del personale, dei genitori, dei residenti al fine di accrescere la propensione dei cittadini verso una mobilità multimodale e a basso impatto, aperta all’innovazione tecnologica;
- valutare la possibilità di impiegare personale in mobilità già dipendente dell’amministrazione o delle società facenti parte del Gruppo Roma Capitale;
- valutare la possibilità di richiedere un contributo finanziario alle famiglie dei bambini partecipanti al pedibus o servizi simili a copertura parziale del costo del materiale fornito ai singoli partecipanti e dei costi di erogazione del servizio stesso;
- con riferimento agli aspetti assicurativi, valutare la possibilità di estendere a tutto il tragitto casa-scuola e ritorno, l’assicurazione già in essere che copre i bambini a scuola e prevedere la possibilità di estendere la copertura assicurativa agli accompagnatori sollevando da tale onere il soggetto che sarà incaricato dell’erogazione del servizio e contenendo quindi la spesa da parte dell’Amministrazione.

Per ulteriori dettagli si veda lo studio “[Trasporto e mobilità scolastica sostenibile: pedibus, bike to school e carpooling](#)”.

¹ Il termine di presentazione delle offerte, già fissato per il giorno 27 luglio, è stato inizialmente prorogato al 9 settembre 2015, e poi sospeso, sino all’esito della decisione nel merito del TAR Lazio che sarà presa nella Pubblica Udienza del 18 novembre 2015 ([Ordinanza n. 11064/2015](#)), riguardo al ricorso 8744/2015, proposto da Roma Multiservizi per l’annullamento del bando di gara. [\[torna al paragrafo\]](#)

² [DGCa 164/2015](#). [\[torna al paragrafo\]](#)