

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni a tutela dei minori per la prevenzione e il contrasto del fenomeno del cyberbullismo. Nuovo testo C. 3139, approvato dal Senato e abb. (Parere alle Commissioni riunite II e XII) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	161
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	169
Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2015. C. 3973 Governo.	
Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2016. C. 3974 Governo.	
Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2016 (limitatamente alle parti di competenza).	
Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2016 (limitatamente alle parti di competenza) (Parere alla V Commissione) ( <i>Esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli</i> ) .....	164

##### SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. C. 2436 Dell'Orco ed altri ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	168
ALLEGATO 2 ( <i>Proposte emendative presentate</i> ) .....	170

##### SEDE CONSULTIVA

Martedì 2 agosto 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

#### La seduta comincia alle 13.45.

##### Disposizioni a tutela dei minori per la prevenzione e il contrasto del fenomeno del cyberbullismo.

Nuovo testo C. 3139, approvato dal Senato e abb. (Parere alle Commissioni riunite II e XII).

(*Esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, illustra la proposta di legge in esame, approvata in prima lettura dal Senato, che si propone la finalità di prevenire e contrastare i fenomeni del bullismo e del cyberbullismo, con particolare riguardo al coinvolgimento di minori.

Il comma 2 dell'articolo 1, introdotto nel corso dell'esame presso la Camera da parte delle Commissioni riunite Giustizia e Affari sociali, reca la definizione di bulli-

smo, intendendo con questo termine l'aggressione o la molestia reiterate a danno di una o più vittime percepite come più vulnerabili attraverso, atti o comportamenti vessatori, pressioni e violenze fisiche o psicologiche.

Il comma 2-bis specifica che per cyberbullismo si intende qualsiasi comportamento qualificabile come bullismo ai sensi del comma 2, che viene posto in essere attraverso l'utilizzo della rete telefonica, della rete *internet*, della messaggistica istantanea, di *social network* o altre piattaforme telematiche. Sono comprese nella definizione di cyberbullismo anche la realizzazione, la pubblicazione e la diffusione *on line* attraverso la rete *internet*, *chat-room*, *blog* o *forum*, di immagini e contenuti audiovisivi effettuate allo scopo di offendere l'onore, il decoro e la reputazione di una o più persone. Sono riconducibili alla medesima fattispecie anche il furto di identità e la sostituzione di persona operate mediante mezzi informatici e rete telematica al fine di acquisire e manipolare dati personali e di pubblicare informazioni lesive dell'onore, del decoro e della reputazione della vittima.

I profili di competenza della IX Commissione rispetto al testo in esame riguardano pertanto l'uso delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione e, in particolare, della rete *internet*, come strumento per mettere in atto condotte di cyberbullismo. Sotto questo profilo risultano particolarmente rilevanti le previsioni del comma 3 dell'articolo 1 e dell'articolo 2.

Il comma 3 dell'articolo 1 precisa che, ai fini dell'applicazione della presente proposta di legge, il gestore del sito *internet* deve essere identificato nel prestatore di servizi della società dell'informazione, che, sulla rete *internet*, cura la gestione di un sito in cui si possono riscontrare condotte di cyberbullismo. Non sono configurabili come gestori del sito *internet* i soggetti che svolgono esclusivamente attività di trasmissione di informazioni e fornitura di accesso, memorizzazione temporanea e memorizzazione di informazioni. Tali disposizioni comportano che sono esclusi

dalla definizione di « gestore del sito *internet* » e quindi dall'ambito di applicazione della disciplina dettata dal testo in esame i *provider* che forniscono la connessione ad internet, i *provider* che memorizzano siti web e i motori di ricerca.

L'articolo 2 introduce una specifica disciplina per assicurare in tempi rapidi la rimozione dalla rete dei contenuti attraverso i quali sono poste in essere condotte di cyberbullismo. Al riguardo si prevede che ciascun soggetto che abbia compiuto 14 anni e ciascun genitore o soggetto che ha la responsabilità di un minore il quale sia stato vittima di cyberbullismo, può inoltrare al gestore del sito *internet*, del *social media*, del servizio di messaggistica istantanea o di qualsiasi rete di comunicazione e trasmissione elettronica, nonché al Garante per la protezione dei dati personali, un'istanza per l'oscuramento, la rimozione, il blocco delle comunicazioni che lo riguardano e degli altri contenuti specifici rientranti nelle condotte di cyberbullismo.

Il Garante per la protezione dei dati personali vigila sull'intervento del gestore del sito *internet*, del *social media*, del servizio di messaggistica istantanea o di qualsiasi rete di comunicazione e trasmissione elettronica. Qualora il responsabile non abbia provveduto all'oscuramento, alla rimozione o al blocco entro le 24 ore successive dal ricevimento dell'istanza, il Garante vi provvede direttamente.

Entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge, i gestori dei siti *internet* devono dotarsi, qualora non le abbiano già attivate, di specifiche procedure per il recepimento e la gestione delle istanze di oscuramento, rimozione o blocco, dandone informazione tramite avvisi chiari e di facile individuazione pubblicati sulla pagina iniziale degli stessi siti.

L'articolo 3 istituisce presso la Presidenza del Consiglio dei ministri il tavolo tecnico per la prevenzione e il contrasto del bullismo e del cyberbullismo. Partecipano al tavolo tutte le amministrazioni pubbliche competenti, le organizzazioni già coinvolte nel programma nazionale del *Safer internet center*, nonché le associa-

zioni impegnate nel contrasto al bullismo. Il tavolo predispose, entro sessanta giorni dal suo insediamento, un piano di azione integrato per il contrasto e la prevenzione del bullismo e del cyberbullismo, in conformità con la programmazione che viene definita a livello di Unione europea. Sulla base del testo definito nel corso dell'esame presso la Camera, il tavolo ha altresì il compito di realizzare un sistema di raccolta dati finalizzato al monitoraggio dell'evoluzione del fenomeno.

Il piano di azione è integrato con il codice di regolamentazione per la prevenzione e il contrasto del cyberbullismo, a cui devono attenersi gli operatori che forniscono servizi di *social networking* e gli altri operatori della rete internet. Con il predetto codice è istituito un comitato di monitoraggio al quale è assegnato il compito di identificare procedure e formati standard per l'istanza di oscuramento, rimozione e blocco delle comunicazioni che configurano condotte di cyberbullismo.

Il piano di azione comprende anche iniziative di informazione e di prevenzione del fenomeno del cyberbullismo e del bullismo, rivolte ai cittadini, anche attraverso periodiche campagne sui principali *media*.

Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca trasmette alle Camere, entro il 31 dicembre di ogni anno, a decorrere da quello successivo alla data di entrata in vigore della legge, una relazione sugli esiti delle attività svolte dal tavolo tecnico per la prevenzione e il contrasto del bullismo e del cyberbullismo.

Gli articoli 4 e 4-bis riguardano specifiche azioni di contrasto al bullismo e al cyberbullismo in ambito scolastico. Si prevede l'adozione da parte del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, sentito il Ministero della giustizia – Dipartimento Giustizia minorile e di comunità, di linee di orientamento per la prevenzione e il contrasto al bullismo e al cyberbullismo nelle scuole, anche avvalendosi della collaborazione della polizia postale. Le linee di orientamento sono aggiornate con cadenza biennale.

Ogni istituto scolastico individua fra i docenti un referente con il compito di coordinare le iniziative di prevenzione e di contrasto del bullismo e del cyberbullismo. Le istituzioni scolastiche sono altresì incaricate di promuovere l'educazione all'uso consapevole della rete *internet* e ai diritti e doveri connessi all'utilizzo delle tecnologie informatiche, quale elemento trasversale alle diverse discipline curricolari.

Per quanto concerne le specifiche azioni di contrasto al cyberbullismo in ambito scolastico, esse sono affidate alla responsabilità del dirigente scolastico, che, ove venga a conoscenza di atti di bullismo o cyberbullismo, ne informa tempestivamente i soggetti esercenti la potestà genitoriale ovvero i tutori dei minori e convoca tutti i soggetti coinvolti, al fine di predisporre percorsi personalizzati per l'assistenza alla vittima e per l'accompagnamento rieducativo degli autori degli atti in questione.

L'articolo 5 stabilisce l'obbligo per la polizia postale di riferire annualmente al tavolo tecnico sugli esiti delle misure di contrasto al fenomeno del cyberbullismo e reca le misure finanziarie relative alle attività di formazione in ambito scolastico e territoriale finalizzate alla sicurezza dell'utilizzo della rete *internet* e alla prevenzione e al contrasto del cyberbullismo.

L'articolo 6 estende la procedura dell'ammonimento del questore, la cui disciplina è tratta da quella dello *stalking*, nel caso di condotte di bullismo che non costituiscano reati procedibili d'ufficio, fino a quando non sia stata proposta querela o presentata denuncia.

L'articolo 6-bis, infine, introduce nell'articolo 612-bis del codice penale una nuova circostanza aggravante del reato di atti persecutori (*stalking*). Attualmente lo *stalking* commesso per via informatica o telematica è sanzionato con un aumento di pena fino a un terzo (la pena base è la reclusione da 6 mesi a 5 anni); la modifica introdotta comporta per lo *stalking* informatico o telematico la reclusione da 1 a 6 anni. Analoga pena è prevista se il reato è commesso con specifiche modalità parti-

colarmente insidiose, quali lo scambio di identità e l'invio di messaggi o divulgazione di testi o di immagini ovvero mediante diffusione di dati sensibili, immagini o informazioni private, carpiri con l'inganno o con minacce o comunque detenuti o, ancora, mediante realizzazione e diffusione di documenti contenenti la registrazione di fatti di violenza e di minaccia. Lo stesso articolo 6-*bis* modifica l'articolo 240 del codice penale, prevedendo la confisca obbligatoria dei beni e degli strumenti informatici e telematici utilizzati per la commissione del reato di atti persecutori. Sottolinea a questo proposito che l'inasprimento delle sanzioni penali per condotte di bullismo poste in essere attraverso strumenti telematici e informatici risulta giustificato per il fatto che tali strumenti potenziano e rendono perduranti nel tempo le offese e gli atti di sopraffazione in questione.

In conclusione osserva che la proposta di legge in esame, al fine di contrastare le condotte di bullismo, con particolare riferimento a quelle che vengono poste in essere attraverso *internet*, individua diverse linee di azione. Da un lato è introdotta e disciplinata una procedura rapida e obbligatoria di rimozione dalla rete dei contenuti che si configurano come cyberbullismo. Per altro verso è previsto un piano di azione e specifiche iniziative di carattere educativo e formativo da realizzare in particolare in ambito scolastico. In terzo luogo sono inasprite le sanzioni penali, nel caso specifico in cui il reato sia stato commesso attraverso strumenti informatici o telematici.

Ritiene questa iniziativa legislativa del tutto condivisibile in considerazione della gravità sociale delle condotte alle quali si riferisce, delle conseguenze devastanti, sotto il profilo fisico e psichico, che possono produrre in coloro che sono vittima di tali condotte e dell'esigenza di evitare che le straordinarie potenzialità di informazione e comunicazione di *internet* possano essere utilizzate in modo distorto per attività di violenza e sopraffazione.

Per le ragioni illustrate nella propria relazione presenta una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*).

Michele Pompeo META, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, pone in votazione la proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

**Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2015.**

**C. 3973 Governo.**

**Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2016.**

**C. 3974 Governo.**

**Tabella n. 3: Stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico per l'anno finanziario 2016 (limitatamente alle parti di competenza).**

**Tabella n. 10: Stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2016 (limitatamente alle parti di competenza).**

(Parere alla V Commissione).

(*Esame congiunto e conclusione – Relazioni favorevoli*).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che, ai sensi dell'articolo 119, comma 8, del Regolamento, la Commissione è chiamata ad esaminare congiuntamente il disegno di legge di Rendiconto per l'esercizio 2015 e il disegno di legge di assestamento per l'esercizio 2016, limitatamente alle parti di competenza della Commissione. L'esame si concluderà con la votazione, per ciascuno dei due disegni di legge, di una relazione su ogni stato di previsione di competenza da trasmettere alla Commissione Bilancio.

Avverte che è stato fissato alle ore 19 della giornata odierna il termine di pre-

sentazione presso la Commissione Bilancio degli emendamenti riferiti al disegno di legge di assestamento. Propone pertanto che i Gruppi rinuncino alla fissazione di un termine per la presentazione presso la Commissione degli emendamenti e degli ordini del giorno al disegno di legge di assestamento, invitando i deputati che intendano farlo, a presentare le proprie proposte emendative direttamente presso la Commissione Bilancio.

La Commissione concorda.

Federico FAUTTILLI (DeS-CD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare congiuntamente i disegni di legge di rendiconto 2015 e di assestamento 2016 (A.C. 3973 e 3974).

In termini generali, si limita a segnalare che nel suo insieme, la gestione di competenza ha fatto conseguire nel 2015 un miglioramento dei saldi rispetto alle previsioni definitive; un miglioramento si denota anche, per il saldo netto da finanziare e per il ricorso al mercato, con riferimento ai risultati registrati nell'esercizio 2014.

In particolare, il saldo netto da finanziare, che risulta negativo per 41.545 milioni di euro, presenta un miglioramento di 11.294 milioni rispetto al saldo registrato nel 2014 (-52.839 milioni), dovuto sostanzialmente al buon andamento delle entrate finali.

Il ricorso al mercato finanziario (differenza tra le entrate finali e il totale delle spese, incluse quelle relative al rimborso di prestiti) si attesta nel 2015 a 257,1 miliardi, evidenziando una sostanziale stabilità rispetto al 2014 (260,4 miliardi di euro).

Ad ogni modo, sia il saldo netto da finanziare che il ricorso al mercato registrati nel 2015 sono rimasti nettamente al di sotto del tetto stabilito dalla legge di stabilità per il 2015.

Si sofferma quindi sui dati di competenza della IX Commissione.

Al riguardo segnala che risultano d'interesse per la Commissione, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrut-

ture e dei trasporti (Tabella n. 10), la missione 13 (diritto alla mobilità), il programma 7.7 (sicurezza e controllo dei mari, nella missione 7 « Ordine pubblico e sicurezza ») e il programma 17.6 (ricerca nel settore dei trasporti, nella missione 17 « Ricerca e innovazione »).

Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico (Tabella n. 3) sono stati ridefiniti e accorpati alcuni programmi afferenti alle missioni che rientrano nella competenza della IX Commissione: in particolare nell'ambito della missione 15 « Comunicazioni » è stato ridefinito il programma 15.5 che ora è denominato « pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico » e che ha assorbito il programma « riduzione dell'inquinamento elettromagnetico ». Anche il programma 15.8 è stato ridefinito come « servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione e postali » accorpando il programma 15.7 « regolamentazione del settore postale », al quale afferivano, stando al rendiconto 2014, appena 3,98 milioni di euro. Per il primo anno compare a rendiconto il nuovo programma 15.9 « Attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti ». È poi confermato il programma 17.18 (innovazione tecnologica e ricerca per lo sviluppo delle comunicazioni).

Infine, nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, risultano d'interesse i programmi 13.8 « sostegno e sviluppo del trasporto », riferito principalmente al trasporto ferroviario, e 15.3 « servizi postali e radiofonici ».

Per quanto riguarda gli stanziamenti complessivi per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il rendiconto 2015 appare in linea con quanto risulta dalle previsioni assestate per il 2015 (13.880,1 milioni di euro).

Rispetto a questo dato, la legge di bilancio 2016 ha previsto per il Ministero uno stanziamento di 13,807 miliardi di

euro, che il disegno di legge di assestamento propone ora di aumentare a 14,103 miliardi di euro.

Per quel che riguarda gli stanziamenti della missione 13, « diritto alla mobilità », iscritti nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, questi registrano un notevole incremento (oltre il 10 per cento) nel rendiconto 2015, rispetto al rendiconto 2014, attestandosi a 8,117 miliardi di euro. Le previsioni assestate per l'anno 2015 risultano sostanzialmente in linea con il dato di rendiconto.

La legge iniziale di bilancio 2016 ha infatti previsto uno stanziamento di 7,793 miliardi di euro, che il disegno di legge di assestamento propone ora di aumentare a 7,844 miliardi di euro.

Il disegno di legge di assestamento registra in generale un aumento delle disponibilità tra le diverse missioni. In particolare, con riferimento alla missione 13, nel complesso si registra un aumento di 50,5 milioni di euro a saldo.

Per quanto concerne le variazioni relative alle voci della missione 13, con riferimento al programma 13.1, « Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale », il ddl di assestamento propone un incremento di spesa di circa 15,8 milioni di euro rispetto alle previsioni iniziali. Con riferimento al programma 13.4, « Sviluppo e sicurezza del trasporto aereo, si propone una diminuzione di 3,25 milioni di euro; il programma 13.9 « Sviluppo e sicurezza della navigazione », reca un aumento di circa 24 milioni di euro, proposto in assestamento. Anche il programma 13.6 « Sviluppo e sicurezza della mobilità locale » registra una contrazione di 44,75 milioni di euro.

Con riferimento al programma 7.7, « sicurezza e controllo dei mari » il Rendiconto 2015 registra uno stanziamento di 710,77 milioni di euro. Si rileva un'economia di 57,59 milioni di euro rispetto alla previsione definitiva di 768,36 milioni di euro. La legge di bilancio 2016 ha previsto uno stanziamento di 748,72 milioni di euro, che viene incrementato a 752,42 milioni di euro dal disegno di legge di assestamento.

Per quanto concerne il programma 17.6, « ricerca nel settore dei trasporti », il Rendiconto 2015 registra uno stanziamento di 4,15 milioni di euro, confermato dalla legge di bilancio 2016 e dal disegno di legge di assestamento.

Osserva quindi che nel complesso il disegno di legge di assestamento prevede un lieve aumento per le missioni e programmi di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di interesse della IX Commissione da 8.546,8 milioni di euro a 8.601 milioni di euro.

Come anticipato, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, si sono avuti alcuni accorpamenti. Il programma 15.5 (pianificazione, regolamentazione, vigilanza e controllo delle comunicazioni elettroniche e radiodiffusione, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico) prevede un dato di rendiconto 2015 di 17,46 milioni di euro. La legge di bilancio 2016 ha previsto uno stanziamento di 11,11 milioni di euro, elevato nel disegno di legge di assestamento a 11,53 milioni di euro.

Con riferimento al programma 15.8, anch'esso rinominato come servizi di comunicazione elettronica e di radiodiffusione e postali, il dato di rendiconto 2015 è pari a 111,82 milioni di euro. Rispetto a tale dato, lo stanziamento della legge di bilancio 2016 (70,95 milioni di euro) risulta sensibilmente inferiore. Esso peraltro è oggetto di un modesto incremento nell'ambito del disegno di legge di assestamento, che lo incrementa a 72,12 milioni di euro.

Per quanto concerne il programma 17.18 (innovazione tecnologica e ricerca per sviluppo comunicazioni) il dato di rendiconto 2015 è pari a 11,64 milioni di euro. La legge di bilancio 2016 ha previsto uno stanziamento di 8,48 milioni di euro, che il disegno di legge di assestamento porta a 8,87 milioni di euro.

Per quel che riguarda infine il nuovo programma 15.9 (attività territoriali in materia di comunicazioni e di vigilanza sui mercati e sui prodotti), il rendiconto per il 2015 prevede 38,35 milioni di euro. La

legge di bilancio 2015 ha previsto uno stanziamento di 39,53 milioni di euro, che il disegno di legge di assestamento aumenta a 41,43 milioni di euro.

Osserva quindi che nel complesso il disegno di legge di assestamento prevede un lieve incremento degli stanziamenti relativi alle missioni e ai programmi di spesa dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico di interesse della IX Commissione, che da 130,07 milioni di euro passano a 134,01 milioni di euro.

Nello stato di previsione del Ministero dell'economia, il programma 13.8 « sostegno allo sviluppo del trasporto », che reca principalmente gli stanziamenti in favore del trasporto ferroviario, evidenzia un dato di rendiconto per il 2015 pari a 3.527,01 milioni di euro, in linea con quanto era stato quantificato nella previsione assestata per l'esercizio 2015 (3.503 milioni di euro). Pertanto la spesa sulla Missione 13, considerate le risorse del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (8.117,33, in crescita di circa 760 milioni di euro rispetto al rendiconto 2014) e quelle del Ministero dell'economia e delle finanze (3.527, 61 milioni di euro, in calo di circa 1 miliardo e mezzo rispetto al rendiconto 2014), vede una riduzione di circa 750 milioni di euro. Rispetto al programma 13.8 il bilancio 2016 aveva previsto un'ulteriore riduzione a 3.205, 50 milioni di euro portati a 3.222, 24 in sede di assestamento.

Inoltre, nel medesimo stato di previsione, il programma 15.3 servizi postali e telefonici evidenzia un dato di rendiconto 2015 pari a 676,4 milioni di euro. La legge di bilancio 2016 ha previsto uno stanziamento di 327,07 milioni di euro, rispetto al quale il disegno di legge di assestamento non reca variazioni.

In conclusione, sulla base dei dati riportati sopra riportati, propone, per quanto concerne le parti di competenza della nostra Commissione, di riferire alla Commissione Bilancio in senso favorevole sul disegno di legge di Rendiconto 2015 e sul disegno di legge di Assestamento 2016.

Michele DELL'ORCO (M5S), nell'evidenziare che il relatore ha fornito una semplice illustrazione, sia pur ampia e articolata, dei dati contenuti nel disegno di legge di rendiconto e di assestamento, ritiene necessario sottolineare le implicazioni che tali dati comportano rispetto alle scelte politiche del Governo. Osserva in proposito che, sulla base del rendiconto relativo all'esercizio 2015, si registra, rispetto all'anno precedente, un incremento della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti di poco meno di 800 milioni di euro, mentre contestualmente il programma 13.8 del Ministero dell'economia e delle finanze, « sostegno allo sviluppo del trasporto », evidenzia una riduzione di circa 1,5 miliardi di euro. Dal momento che tale programma è destinato pressoché interamente al trasporto ferroviario, risulta evidente che la cosiddetta « cura del ferro » che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dichiara continuamente di effettuare è priva di qualsiasi consistenza. Se poi si considera la serie storica dei finanziamenti destinati al settore, il decremento della spesa risulta ancora più evidente, dal momento che si è passati da 6,1 miliardi di euro del 2013 a 3,5 miliardi di euro del 2015.

Passando poi ad esaminare il disegno di legge di assestamento relativo all'esercizio in corso, rileva che da esso emerge una minore spesa per lo sviluppo e la sicurezza della mobilità stradale, dal momento che si è passati da 327 milioni di euro nel 2015 a 279 milioni di euro nel disegno di legge di assestamento per il 2016, con una riduzione di quasi 50 milioni di euro. Altrettanto evidente e ancora più pesante è la riduzione dei finanziamenti per lo sviluppo e la sicurezza del trasporto ferroviario, che diminuiscono da 806 milioni di euro nel 2015 a 614 milioni di euro nell'assestamento per il 2016, con una contrazione di circa 190 milioni di euro.

A fianco dei dati da lui evidenziati, il bilancio dello Stato continua a finanziare per importi relevantissimi opere cosiddette strategiche, quali il MOSE, la TAV Torino-Lione, la Pedemontana Veneta, che in realtà sono opere assolutamente inutili,

come alcuni degli stessi esponenti del Governo hanno riconosciuto. Si domanda pertanto come la Commissione, che ha costantemente affermato l'esigenza di finanziare la mobilità sostenibile, il trasporto pubblico locale, lo sviluppo e la sicurezza del trasporto ferroviario, possa votare le proposte di legge in esame, che assegnano le risorse secondo finalità del tutto differenti e, proprio per questo, dichiara il voto convintamente contrario del proprio Gruppo.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta del relatore di riferire favorevolmente sul disegno di legge di Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2015, per le parti di competenza della Commissione.

La Commissione approva la proposta del relatore di riferire favorevolmente sul disegno di legge di Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 2015, per le parti di propria competenza.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta del relatore di riferire favorevolmente sul disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2016, per le parti di competenza della Commissione.

La Commissione approva la proposta del relatore di riferire favorevolmente sul disegno di legge di assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 2016, per le parti di propria competenza. Nomina quindi il deputato Faut-

tilli quale relatore per riferire presso la V Commissione sui provvedimenti in oggetto.

**La seduta termina alle 14.20.**

#### SEDE REFERENTE

*Martedì 2 agosto 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.30.**

**Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati.**

**C. 2436 Dell'Orco ed altri.**

*(Seguito dell'esame e rinvio).*

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che entro il termine fissato per il 28 luglio scorso sono stati presentati 22 emendamenti. Successivamente il relatore, onorevole Mauri, ha presentato ulteriori cinque proposte emendative. Il complesso delle proposte emendative presentate è in distribuzione (*vedi allegato 2*).

Propone di fissare il termine per la presentazione di subemendamenti agli emendamenti del relatore alle ore 17 di domani, mercoledì 3 agosto.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.40.**



## ALLEGATO 1

**Disposizioni a tutela dei minori per la prevenzione e il contrasto del fenomeno del cyberbullismo (Nuovo testo C. 3139, approvato dal Senato e abb.).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il nuovo testo della proposta di legge recante « Disposizioni a tutela dei minori per la prevenzione e il contrasto del fenomeno del cyberbullismo » (C. 3139, approvata dal Senato, e abb.),

premesso che:

la proposta di legge in esame, approvata in prima lettura dal Senato, si propone la finalità di prevenire e contrastare le condotte di bullismo, con particolare riguardo al coinvolgimento di minori, intervenendo in modo specifico nei casi in cui tali condotte siano poste in essere attraverso *internet*, (cyberbullismo);

per conseguire le suddette finalità, le disposizioni della proposta di legge contemplano individua diversi livelli di intervento: da un lato è introdotta e disciplinata una procedura rapida e obbligatoria di rimozione dalla rete dei contenuti che si configurano come cyberbullismo; in secondo luogo è previsto un piano di azione e specifiche iniziative di carattere educativo e formativo da realizzare in particolare in ambito scolastico; in terzo luogo sono inasprite le sanzioni penali, nel caso specifico in cui il reato sia stato commesso attraverso strumenti informatici o telematici;

più precisamente, ai sensi dell'articolo 2 si prevede che ciascun soggetto che abbia compiuto 14 anni e ciascun

genitore o soggetto che ha la responsabilità di un minore il quale sia stato vittima di cyberbullismo, può inoltrare al gestore del sito *internet*, del social media, del servizio di messaggistica istantanea o di qualsiasi rete di comunicazione e trasmissione elettronica, nonché al Garante per la protezione dei dati personali, un'istanza per l'oscuramento, la rimozione, il blocco delle comunicazioni che lo riguardano e degli altri contenuti specifici rientranti nelle condotte di cyberbullismo. Il Garante per la protezione dei dati personali vigila sull'intervento del gestore del sito *internet*, del social media, del servizio di messaggistica istantanea o di qualsiasi rete di comunicazione e trasmissione elettronica. Qualora il responsabile non abbia provveduto all'oscuramento, alla rimozione o al blocco entro le 24 ore successive dal ricevimento dell'istanza, il Garante vi provvede direttamente;

risulta pienamente condivisibile l'intendimento di introdurre nell'ordinamento disposizioni di prevenzione e di contrasto di comportamenti che presentano una particolare gravità sociale, possono produrre nelle vittime di tali comportamenti conseguenze devastanti, sotto il profilo fisico e psichico, e utilizzano in modo distorto per attività di violenza e sopraffazione le straordinarie potenzialità di informazione e comunicazione di *internet*,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**Modifiche all'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e altre disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati. (C. 2436 Dell'Orco ed altri).**

**PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE****ART. 1.**

*Al comma 1, sostituire le parole da: e in particolare fino a: dal traffico urbano con le seguenti: , possa contribuire in modo significativo alla riduzione dei costi di viaggio e alla riduzione dell'impatto ambientale.*

**1. 100.** Il Relatore.

*Al comma 1, dopo le parole: nelle aree urbane con aggiungere le seguenti: elevato pendolarismo e.*

**1. 1.** Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Marguerettaz, Ottobre.

*All'articolo 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: , comunque non pregiudicando le competenze e l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21.*

**1. 2.** Franco Bordo, Folino.

**ART. 2.**

*Sostituirlo con il seguente:*

**ART. 2.**

*(Definizioni).*

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) *car pooling*: la modalità di trasporto non professionale consistente nel-

l'uso condiviso di veicoli privati tra due o più utenti che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messi in contatto anche tramite servizi dedicati forniti da gestori intermediari pubblici o privati attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e non;

b) *gestore*: il soggetto privato o pubblico che gestisce la piattaforma di intermediazione;

c) *utente operatore*: il soggetto che attraverso la piattaforma opera condividendo il veicolo;

d) *utente fruitore*: il soggetto che attraverso la piattaforma utilizza il veicolo condiviso dall'utente operatore;

e) *utente*: l'utente operatore o l'utente fruitore.

**2. 100.** Il Relatore.

*Sostituirlo con il seguente:*

**ART. 2.**

*(Car pooling).*

1. Ai fini della presente legge, per *car pooling* si intende una modalità di trasporto consistente nell'uso condiviso non professionale di veicoli privati, tra due o più persone che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso.

2. Per i veicoli soggetti a immatricolazione, il trasporto in *car pooling* può

essere effettuato sia attraverso veicoli immatricolati per uso proprio ai sensi dell'articolo 83 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sia per veicoli immatricolati per uso terzi ai sensi dell'articolo 82, comma 5, lettera *a*), del medesimo decreto.

3. È consentito il rimborso pro quota delle spese di viaggio, il cui importo o i cui parametri di quantificazione devono essere previamente concordati. Tale rimborso, che non costituisce reddito imponibile a fini fiscali, non può mai costituire una remunerazione dell'attività e del tempo di guida del conducente.

4. In presenza di un rimborso delle spese di viaggio, il trasporto in *car pooling* si configura come contratto di trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681, comma 3, del codice civile.

## 2. 1. Catalano.

*Sostituirlo con il seguente:*

### ART. 2.

1. Ai fini della presente legge, per *car pooling* si intende un sistema di trasporto basato sulla condivisione di veicoli privati tra due o più persone che percorrono in tutto o in parte uno stesso itinerario e, per tale motivo, ne condividono i costi, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari anche attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici. Il servizio di trasporto svolto nelle forme stabilite dalla presente legge non si configura come attività di impresa. Per il servizio di trasporto svolto non può essere previsto alcun tipo di corrispettivo, né alcuna forma di remunerazione. L'Autorità di regolazione dei trasporti, sentite le Commissioni parlamentari competenti, può stabilire forme di contribuzione alle spese di trasporto sostenute, da valutarsi sulla base dei costi chilometrici di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate dall'Automobile Club d'Italia e pubblicate periodicamente nella *Gazzetta Ufficiale* nonché eventuali pedaggi per soste, strade

e autostrade, tenendo comunque conto dell'equilibrio economico del settore sportivo non di linea.

## 2. 2. Folino, Franco Bordo.

*Al comma 1, sostituire le parole: sistema di trasporto basato sull'uso con le seguenti: modalità di trasporto consistente nell'uso.*

## 2. 3. Catalano.

*Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole da: veicoli privati fino alla fine del periodo, con le seguenti: un veicolo da parte di un privato, con uno o più passeggeri, nel contesto di un viaggio, o parte di esso, che il conducente aveva già programmato. Il conducente ed i passeggeri sono messi in contatto anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati.*

## 2. 4. Cristian Iannuzzi.

*Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: veicoli privati tra due o più persone con le seguenti: un veicolo motorizzato da parte di un privato, con uno o più passeggeri.*

## 2. 5. Cristian Iannuzzi.

*Al comma 1, primo periodo, sostituire la parola: itinerario con la seguente: viaggio.*

## 2. 6. Cristian Iannuzzi.

*Al comma 1, primo periodo, dopo la parola: itinerario aggiungere le seguenti: nel contesto di un viaggio che il conducente aveva già pianificato.*

## 2. 7. Cristian Iannuzzi.

*Al comma 1, sopprimere le seguenti parole: messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o*

privati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.

**2. 8.** Catalano.

*Al comma 1, sopprimere il secondo, il terzo e il quarto periodo.*

*Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis.. L'attività e il tempo di guida del conducente non possono essere remunerati. È unicamente consentito il rimborso pro quota delle spese di viaggio, valutate sulla base dei costi chilometrici di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate dall'Automobile Club d'Italia e pubblicate periodicamente nella *Gazzetta Ufficiale* nonché eventuali pedaggi per soste, strade e autostrade. Tale rimborso non costituisce reddito imponibile a fini fiscali.

**2. 9.** Catalano.

*Al comma 1, sopprimere il secondo, il terzo e il quarto periodo.*

*Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

1-bis. È consentito il rimborso pro quota delle spese di viaggio, il cui importo o i cui parametri di quantificazione devono essere previamente concordati. Tale rimborso, che non costituisce reddito imponibile a fini fiscali, non può mai costituire una remunerazione dell'attività e del tempo di guida del conducente.

**2. 10.** Catalano.

*Al comma 1, sopprimere il terzo periodo.*

*Conseguentemente, al quarto periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: fatte salve le forme di contribuzione alle spese di trasporto sostenute, valutate sulla base dei costi chilometrici di esercizio calcolati in base alle tabelle nazionali elaborate*

dall'Automobile Club d'Italia e pubblicate periodicamente nella *Gazzetta Ufficiale* nonché eventuali pedaggi per soste, strade e autostrade.

**2. 11.** Cristian Iannuzzi.

*Al comma 1, quarto periodo, sostituire la parola: corrispettivo con la seguente: profitto.*

**2. 12.** Cristian Iannuzzi.

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

«1-bis. Per i veicoli soggetti a immatricolazione, il trasporto in *car pooling* può essere effettuato sia attraverso veicoli immatricolati per uso proprio ai sensi dell'articolo 83 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sia per veicoli immatricolati per uso terzi ai sensi dell'articolo 82, comma 5, lettera a) del medesimo decreto».

**2. 13.** Catalano.

*Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:*

«1-bis. In presenza di un rimborso delle spese di viaggio, il trasporto in *car pooling* si configura come contratto di trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681, comma 3, del codice civile».

**2. 14.** Catalano.

*Dopo l'articolo 2, aggiungere il seguente:*

ART. 2-bis.

*(Caratteristiche del car pooling).*

1. Il *car pooling* svolto nelle forme disciplinate dalla presente legge non si configura come attività d'impresa di trasporto di persone.

2. Sono ammesse forme di partecipazione alle spese di viaggio condivise tra gli utenti, il cui importo deve essere preventivamente concordato. La compar-

tecipazione di cui al periodo precedente non può essere superiore al costo complessivo del servizio di trasporto sulla tratta in oggetto e non può determinare profitti per l'utente operatore. L'ammontare complessivo della compartecipazione a carico degli utenti fruitori non può essere superiore al 90 per cento dell'importo previsto dalle tabelle dell'Automobile Club d'Italia (ACI) al netto di eventuali pedaggi per strade, autostrade, soste e imbarco del veicolo su treni e traghetti.

3. I gestori delle piattaforme di intermediazione mettono in contatto gli utenti operatori e gli utenti fruitori. L'attività dei gestori delle piattaforme può configurarsi come attività di impresa.

**2. 0100.** Il Relatore.

ART. 3.

*Sopprimerlo.*

**3. 1.** Catalano.

*Sostituirlo con il seguente:*

ART. 3.

*(Attività di promozione del car pooling).*

1. Le amministrazioni e gli enti pubblici riservano nei propri siti *internet* e *intranet* istituzionali uno spazio dedicato ai servizi di mobilità sostenibile e, nell'ambito di questi, ai servizi di *car pooling*. Con specifico riferimento al *car pooling* è fornita adeguata pubblicità ai servizi eventualmente promossi dalla stessa amministrazione o ente o da altri soggetti pubblici e privati che operano nell'area in cui l'amministrazione o l'ente ha sede. Al medesimo obbligo sono soggette le imprese private che occupano presso un unico stabilimento un numero complessivo di addetti superiore a 250.

2. La vigilanza sull'attuazione delle disposizioni del comma 1, per le amministrazioni e gli enti pubblici, è affidata al

responsabile per la trasparenza di cui all'articolo 43 del decreto legislativo del 14 marzo 2013, n. 33. L'inadempimento degli obblighi di pubblicità di cui al comma 1 per le amministrazioni e gli enti pubblici è valutato ai sensi dell'articolo 46 del citato decreto legislativo n. 33 del 2013.

3. Al comma 12-*quater* dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, dopo le parole: « comma 12-*ter* del presente articolo », sono aggiunte le seguenti: ovvero che non riservano nei propri siti *internet* e *intranet* istituzionali uno spazio dedicato a fornire informazioni relative ai servizi di mobilità sostenibile e, nell'ambito di questi, al *car pooling*.

4. La vigilanza sull'attuazione delle disposizioni del comma 1, per le imprese di cui al medesimo comma, è affidata al responsabile per la mobilità aziendale (*mobility manager*) di cui all'articolo 3 del decreto del Ministro dell'Ambiente 27 marzo 1998.

5. Le amministrazioni, gli enti pubblici e le imprese che non si adeguano alle disposizioni previste dal comma 1 non possono accedere ai benefici di cui all'articolo 5 né ad alcun finanziamento pubblico destinato alla mobilità sostenibile.

6. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle rispettive competenze e a valere sulle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, elaborano, entro il 15 marzo di ciascun anno, un programma coordinato di iniziative di informazione e di educazione alla mobilità sostenibile, con particolare attenzione all'incentivazione del *car pooling*, anche attraverso lo svolgimento di campagne informative sui principali mezzi di comunicazione.

**3. 100.** Il Relatore.

*Sostituirlo con il seguente:*

1. Le amministrazioni e gli enti pubblici di ogni ordine e grado possono riservare nei propri siti *internet* e *intranet* istituzionali uno spazio dedicato a fornire

informazioni relative al *car pooling*, a richiesta degli intermediari pubblici o privati e senza oneri a carico degli stessi, anche consentendo l'accesso tramite appositi collegamenti ipertestuali ai servizi dedicati operati attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.

2. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle rispettive competenze nonché delle risorse ad essi assegnate a legislazione vigente, elaborano annualmente un programma coordinato di iniziative di informazione e di educazione alla mobilità alternativa e sostenibile, con particolare attenzione all'incentivazione del *car pooling* anche attraverso lo svolgimento di campagne informative sui principali mezzi di comunicazione. I programmi devono essere tesi a diffondere la consapevolezza, in particolare tra le giovani generazioni, della necessità della riduzione dell'uso individuale dei veicoli privati al fine di abbattere i livelli di inquinamento e i consumi energetici e per un generale miglioramento del traffico, della circolazione stradale e delle capacità di trasporto dei sistemi collettivi.

3. 2. Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger.

#### ART. 4.

*Sopprimerlo.*

4. 1. Catalano.

*Sostituirlo con il seguente:*

#### ART. 4.

*(Ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile).*

1. Al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici, l'incentivazione dell'intermodalità, la valorizza-

zione degli strumenti del *mobility management* e del *car sharing*, la riorganizzazione e la razionalizzazione del settore di trasporto e di consegna delle merci e la realizzazione di centri direzionali di smistamento che permetta una migliore organizzazione logistica e la promozione di reti urbane di percorsi destinati alla mobilità ciclistica, sono rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 si provvede nell'ambito del Fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

4. 2. Franco Bordo, Folino.

*Al comma 1, dopo le parole: di enti pubblici aggiungere le seguenti: o privati.*

4. 3. Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Marguerettaz, Ottobre.

*Sostituire il comma 2 con i seguenti:*

2. Al comma 2 dell'articolo 23 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *c-bis*) promozione e realizzazione di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione, nonché di fornitura di servizi di *car pooling* ».

2-bis. Alle imprese di cui al comma 1 dell'articolo 3 che adempiono alle disposizioni di cui al medesimo comma 1 e forniscono e gestiscono direttamente ser-

vizi di *car pooling* in conformità alla presente legge, è riconosciuto, a decorrere dall'anno 2017, un credito di imposta pari alle spese documentate per la gestione dei servizi di *car pooling*, fino all'importo massimo complessivo di 1 milione di euro annui.

*2-ter.* Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza Unificata, sono definiti i criteri e le modalità per l'accesso al credito d'imposta di cui al comma *2-bis*. Il decreto è trasmesso alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari, che si pronunciano nel termine di trenta giorni, decorso il quale il decreto può comunque essere adottato. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente il decreto alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, i decreti possono comunque essere adottati.

*2-quater.* Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del comma *2-bis*, pari a 1 milione di euro annui, si prov-

vede, a decorrere dall'anno 2017, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2017, 2018 e 2019, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2016, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

#### **4. 100.** Il Relatore.

*Dopo l'articolo 4, aggiungere il seguente:*

**ART. 4-bis.**

*(Clausola di salvaguardia per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano).*

1. Le disposizioni della presente legge si applicano alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

**4. 01.** Schullian, Alfreider, Gebhard, Plangger, Marguerettaz, Ottobre.