

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 930

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SCAGLIUSI, ANGIOLA, BARBUTO, BOLOGNA, LUCIANO CANTONE, CARINELLI, DE GIROLAMO, DE LORENZIS, DONNO, FARO, FICARA, GALIZIA, GALLO, GIARRIZZO, GRIPPA, LICATINI, LIUZZI, LOMBARDO, MACCANTI, MAMMÌ, NAPPI, PARENTELA, RAFFA, ROMANIELLO, PAOLO NICOLÒ ROMANO, ROBERTO ROSSINI, SERRITELLA, SPADONI, SPESSOTTO, TERMINI, TRAVERSI, VILLANI, LEDA VOLPI

Disposizioni per la promozione dell'uso condiviso di veicoli privati

Presentata il 13 luglio 2018

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nonostante la crisi del mercato dell'automobile e il rilevante calo delle immatricolazioni che, secondo l'Associazione delle case automobilistiche estere in Italia, lo scorso giugno ha registrato una diminuzione del 7,25 per cento rispetto allo stesso mese del 2017, le automobili private italiane sono più di 37 milioni, il numero più alto in Europa, e sono responsabili di inquinamento, congestione, incidenti e consumo del suolo tra i più alti in Europa. Dal 2013 al 2016 il numero di auto circolanti

ogni 1.000 abitanti è cresciuto da 608 a 625, con un tasso del 2,8 per cento, una media maggiore rispetto ad altri Paesi europei come Germania e Francia.

Il nostro Paese è da sempre legato a una solida tradizione motoristica e, in particolare, le automobili rimangono in testa ai principali mezzi di trasporto scelti per spostarsi nelle città della penisola (93 per cento), la maggioranza degli italiani continua a considerare l'automobile personale come il mezzo di trasporto preferito e, secondo una ricerca di Deloitte, due per-

sone su tre hanno intenzione di acquistarne una nei prossimi tre anni. Il tasso di motorizzazione e di plurimotorizzazione delle famiglie italiane è tra i più alti d'Europa. Abbiamo un primato europeo anche sulle vendite ai privati mentre è bassa la quota di automobili vendute alle aziende: ciò significa che l'automobile in Italia rimane un « bene passionale », un bene che i privati desiderano acquistare, possedere e mantenere a proprie spese. Si desidera, in sintesi, conservare la proprietà dell'automobile.

La crisi finanziaria ha in parte però incrinato questa tendenza: i proprietari di automobili sono diventati sempre più sensibili all'aumento dei prezzi del carburante, all'aumento dei costi di parcheggio e alle imposizioni locali quali pedaggi e tasse sul traffico. Secondo il 14° Rapporto sulla mobilità in Italia nel 2016, realizzato dall'Isfort in collaborazione con il centro ricerche Hermes e con le associazioni di trasporto Asstra e Anav, il volume complessivo degli spostamenti nel giorno medio feriale è diminuito progressivamente (-20,1 per cento tra il 2008 e il 2016), così come le distanze percorse in chilometri (-23,9 per cento nello stesso periodo), in relazione alla crisi degli ultimi anni. Invece, il tasso di mobilità (la quota di popolazione in movimento) è aumentato dal 75,1 per cento del 2012 all'83,6 del 2016, mostrando che gli spostamenti, seppure di minore entità, sono effettuati da un maggior numero di persone. Riguardo ai mezzi di trasporto, l'automobile ha ancora il primato, arrivando a essere utilizzata per circa due terzi degli spostamenti, mentre i diversi mezzi del trasporto pubblico si attestano in totale solo all'11 per cento circa e la mobilità attiva (spostamenti a piedi o in bicicletta) al 20 per cento. Se pure la riduzione dell'uso dell'automobile è auspicabile, è pur vero che il trasporto pubblico locale non è in grado da solo di soddisfare tutte le esigenze di mobilità e che, soprattutto negli ultimi anni, è in forte affanno con il progressivo taglio dei fondi subito dalle regioni. Tutti questi fattori insieme, la disponibilità di un considerevole parco di autovetture private in circolazione, l'aumento dei costi per il mantenimento dell'automobile e, non da ultimo, la scarsità di risorse destinate al tra-

sporto pubblico locale fanno dell'Italia il Paese ideale per sperimentare nuove forme di mobilità, anche basate sulla condivisione dell'uso degli autoveicoli.

Si tratta, in definitiva, di un'applicazione al settore del trasporto della cosiddetta « *sharing economy* », una forma di economia della condivisione in via di diffusione soprattutto nei Paesi del nord Europa e negli Stati Uniti d'America che, secondo economisti di fama internazionale, rappresenta una rivoluzione che potrebbe addirittura mettere in discussione il capitalismo. La *sharing economy*, nata nel mondo virtuale (il sistema operativo Linux o l'enciclopedia Wikipedia sono gli esempi più rappresentativi), si sta infatti estendendo a qualsiasi tipo di oggetto o competenza.

Nel settore del trasporto, appunto, esistono già da diverso tempo iniziative rappresentative del fenomeno che hanno anche il pregio di garantire una mobilità più sostenibile. Si tratta del *car sharing*, cioè l'uso, su prenotazione, di automobili dislocate in precisi punti del territorio, e del *car pooling*, ovvero la condivisione di un'automobile privata da parte di un gruppo di persone che si muovono per lavoro, studio o altre attività lungo lo stesso percorso e nei medesimi orari. La conoscenza e la diffusione di queste forme di *sharing economy* applicate alla mobilità è però in Italia molto ridotta rispetto agli altri Paesi europei.

L'incentivazione di tali forme innovative di mobilità è fondamentale se consideriamo che nel 2050, secondo la FAO, il 70 per cento della popolazione mondiale vivrà nelle città, rispetto all'attuale 49 per cento. In questa prospettiva è fondamentale soprattutto sviluppare misure per promuovere e incentivare il *car pooling*, che, a differenza del *car sharing*, si basa sulla condivisione del veicolo tra più utenti nello stesso spazio e arco temporale, garantendo così un aumento del tasso di occupazione del veicolo (coefficiente di riempimento) con tutto ciò che ne deriva rispetto alla quantità di veicoli circolanti, ai consumi, ai costi e all'occupazione di spazi per la sosta.

La mobilità in Italia è sempre più un fenomeno locale con spostamenti a breve

raggio che, per lo più, avvengono all'interno della città. La somma degli spostamenti di passeggeri al di sotto di 10 chilometri vale infatti il 70 per cento del totale e quindi aumentare il tasso di occupazione dei veicoli in città, che oggi è di 1,2 passeggeri, comporterebbe un immediato abbattimento della congestione del traffico veicolare e dell'inquinamento, un risparmio energetico nonché una riduzione del rischio di incidentalità e un'ottimizzazione dei parcheggi delle vetture. Se si viaggiasse con automobili piene, condividendo i posti liberi, si risparmierebbero ogni anno ben 40 miliardi di tonnellate di anidride carbonica (CO₂). Il *car pooling* potrebbe quindi dare quel considerevole contributo nel raggiungimento degli obiettivi europei relativi alle emissioni di anidride carbonica, che i metodi tradizionali del blocco della circolazione e il metodo delle targhe alterne non sembrano più riuscire a dare. Dal *report* « Mal'aria 2018 » della Legambiente emerge che, nel 2017, in ben 39 capoluoghi di provincia italiani è stato superato, almeno in una stazione ufficiale di monitoraggio di tipo urbano, il limite annuale di 35 giorni per le polveri sottili con una media giornaliera superiore a 50 microgrammi per metro cubo. Inoltre, la congestione del traffico in Italia costa l'1,5 per cento del prodotto interno lordo (PIL), ovvero più di 20 miliardi di euro (Ambrosetti, 2012). Al livello del singolo utente, questo implica che il costo aggiuntivo delle ore trascorse nel traffico, in alcune città, può superare anche 1.000 euro annui per un utente del trasporto privato e 600 euro per un utente del trasporto pubblico. Oltre ai costi sociali, ci sono poi quelli individuali: il costo medio dell'automobile per singolo automobilista è di 5.500 euro l'anno (fondazione Caracciolo, 2007), mentre in termini di costi di trasporto, secondo uno dei principali operatori di *car pooling*, i vantaggi per gli utenti sarebbero stati quantificati in 55 miliardi di euro in benzina e in pedaggi, una cifra pari al 3,5 per cento del PIL italiano, con un abbattimento dei costi di trasporto che può arrivare quasi al 50 per cento per le tratte medio-lunghe e, per chi mette a disposizione la propria automobile,

fino al 75 per cento. Vale la pena sottolineare, però, che non si parla ovviamente di un guadagno ma di un risparmio, in quanto il *car pooling* non è un'attività commerciale ma un fenomeno sociale spontaneo che, facilitato dalla rete *internet* e dallo sviluppo delle nuove tecnologie, promuove l'incontro tra domanda e offerta senza intermediari.

Va comunque evidenziato che il *car pooling* è già, a livello normativo, tra le principali applicazioni del principio di mobilità sostenibile. Infatti il decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998 sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, ha già previsto che i comuni incentivino « associazioni o imprese ad organizzare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture » anche se solo nel caso che siano realizzate con veicoli ad abbattimento di emissioni inquinanti. La legge 24 novembre 2000, n. 340, ha inoltre istituito i piani urbani di mobilità (PUM), che hanno tra gli obiettivi anche quello di minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata, nonché l'incremento della capacità di trasporto e l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing*. Ma la normativa nazionale non si spinge oltre l'affermazione di un principio e i risultati, dal 1998, sono stati poco rilevanti, sebbene numerosi comuni e province abbiano promosso forme di *car pooling*.

Per rendere reali e consistenti i vantaggi sociali, economici e ambientali offerti dal *car pooling* il sistema deve però innanzitutto uscire da un uso di nicchia puntando ad ampliare il suo bacino di utenti e a divenire anche uno strumento di mobilità urbana di uso quotidiano e non, solamente, uno strumento per una ristretta nicchia di persone, « pionieri » della mobilità alternativa, che lo utilizzano, come attualmente accade, saltuariamente e principalmente in ambito extraurbano.

In secondo luogo, per sviluppare queste nuove forme di mobilità è necessario destinare fondi all'effettivo sostegno di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione del settore. Si pensi in particolare alla ricerca in ingegneria elettronica e informatica al

fine di realizzare *software*, piattaforme *web* e nuovi strumenti o tecnologie ITS che vadano nella direzione di migliorare l'incrocio di dati e di rendere il *car pooling* sempre più funzionale, tracciabile, certificabile e in qualche modo più sicuro.

La presente proposta di legge si compone di sette articoli, di cui di seguito si illustra il contenuto.

L'articolo 1 definisce le finalità della legge. L'articolo 2 reca una serie di definizioni, tra le quali quella di *car pooling*, qualificato come una modalità di trasporto non professionale consistente nell'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 no. L'articolo 3 disciplina la natura giuridica del *car pooling* quale contratto di trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681, terzo comma, del codice civile, che non si configura come attività d'impresa di trasporto di persone. All'articolo 4 si stabilisce la disciplina applicabile ai gestori nell'organizzazione e nella messa in opera delle piattaforme di intermediazione. Un'attività effettuabile anche sotto forma d'impresa, eventualmente remunerata da una commissione di intermediazione, volta ad assistere gli utenti sin dalla fase di formazione dell'accordo sulla quota di compartecipazione per l'itinerario lungo il quale si usufruisce del *car pooling*. I gestori indicano la commissione quale ammontare indipendente e distinto dalla compartecipazione alle spese oggetto di accordo tra gli utenti. I gestori si occupano inoltre di gestire il flusso dei pagamenti, garantendo che ogni transazione operata mediante le piattaforme avvenga esclusivamente attraverso sistemi tracciabili di pagamento elettronico. Il gestore sospende in via temporanea o interdice in via definitiva l'accesso a coloro i quali violino le disposizioni sul *car pooling*, in base alla gravità e al numero delle violazioni, ai termini delle proprie condizioni generali d'utilizzo sottoscritte dagli utenti e nel rispetto delle garanzie ivi esplicitate. Si tratta delle ipotesi in cui l'utente operatore

non sia in possesso di adeguata patente di guida o faccia uso di un veicolo privo della necessaria copertura assicurativa o non adeguatamente revisionato, di un veicolo con autista o di altro veicolo commerciale, taxi, automezzo aziendale o di altro veicolo non autorizzato all'uso per il *car pooling*. Sono esposti a tali provvedimenti anche gli utenti che generano un profitto attraverso la loro attività sulla piattaforma di intermediazione tenuto conto della natura degli itinerari offerti, della loro frequenza, del numero degli utenti fruitori trasportati e della compartecipazione alle spese richiesta, nonché ogni utente che, con la propria condotta, integri violazioni rilevanti e all'uopo indicate nelle condizioni generali d'utilizzo della piattaforma di intermediazione sottoscritte dagli utenti. L'articolo 5 disciplina l'attività di promozione del *car pooling*. Si prevede, in particolare, che le amministrazioni e gli enti pubblici provvedano a riservare 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 ovvero 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; la vigilanza sull'attuazione delle disposizioni citate è affidata al responsabile per la mobilità aziendale (*mobility manager*). Si prevede poi che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti elaborino, 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. Tali iniziative saranno realizzate nell'ambito delle rispettive competenze e a valere sulle risorse finanziarie, umane e strumentali di-

sponibili a legislazione vigente. L'ultimo comma prevede che entro un mese dall'entrata in vigore della legge il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblici, nel sito *internet* istituzionale del portale dell'automobilista, interfacce applicative al fine di dare ai gestori, nel rispetto della riservatezza degli utenti, la possibilità di verificare: *a)* la validità della patente degli utenti registrati al servizio; *b)* l'assicurazione dei veicoli registrati al servizio; *c)* l'effettuazione della revisione dei veicoli registrati al servizio. Il Ministero dell'interno e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della riservatezza degli utenti, forniscono ai gestori i dati di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)*. All'articolo 6 è concesso un credito d'imposta fino a 10.000 euro annui, nel limite massimo compless-

sivo di 1 milione di euro annui, alle imprese che adempiono alle disposizioni dell'articolo 5, comma 1, e che gestiscono direttamente servizi di *car pooling*, rimettendo a un 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, la definizione dei criteri e delle modalità per l'accesso al credito d'imposta. È inoltre prevista la copertura finanziaria dell'intervento.

L'articolo 7 prevede, infine, che le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono ad attuare la legge in conformità ai rispettivi statuti e alle relative norme di attuazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. Finalità della presente legge è lo sviluppo di un sistema di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati che, applicato su ampia scala, comporti una notevole riduzione dei costi di viaggio e del numero delle vetture in circolazione, della congestione del traffico e dell'impatto ambientale e che si configuri come strumento di mobilità sostenibile ai sensi del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, di seguito denominato « decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998 ».

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) « *car pooling* »: una modalità di trasporto non professionale consistente nell'uso di veicoli privati condiviso tra due o più utenti che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messi in contatto tramite le piattaforme di intermediazione fornite dai gestori;

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

c) « *piattaforma di intermediazione* » o « *piattaforma* »: ogni servizio di interconnessione di utenti fornito dai gestori attraverso l'utilizzo di strumenti informatici e no;

d) « *utente fruitore* »: il soggetto che utilizza il veicolo condiviso dall'utente operatore, a fronte del pagamento di una somma a titolo di compartecipazione alle spese con

questo concordate attraverso la piattaforma;

e) « utente operatore »: il soggetto che, attraverso la piattaforma, si offre di trasportare uno o più utenti fruitori lungo un medesimo itinerario o parte di esso, con un veicolo idoneo, a fronte del pagamento di una somma a titolo di compartecipazione alle spese sostenute, non eccedente i costi di trasporto e che non determini un profitto per l'attività svolta.

ART. 3.

(Caratteristiche del car pooling).

1. Il *car pooling* svolto nelle forme disciplinate dalla presente legge costituisce contratto di trasporto gratuito, ai sensi dell'articolo 1681, terzo comma, del codice civile e non configura attività d'impresa per il trasporto di persone. Il veicolo impiegato nel servizio di *car pooling* è adibito ad uso proprio dell'utente operatore, ai sensi dell'articolo 82, comma 4, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. Sono ammesse forme di compartecipazione alle spese di viaggio condivise tra gli utenti. La quota di compartecipazione a carico dell'utente fruitore è determinata dall'utente operatore e indicata nella piattaforma di intermediazione. Tale importo è aumentato dell'eventuale commissione applicata dal gestore ai sensi dell'articolo 4, comma 3, ed è espressamente accettato dall'utente fruitore.

3. La compartecipazione di cui al comma 2 non eccede il costo complessivo del trasporto per l'itinerario concordato e non determina profitti per l'utente operatore. In ogni caso, l'ammontare complessivo della compartecipazione a carico degli utenti fruitori non supera il 90 per cento dell'importo previsto dalle tabelle dell'Automobile Club d'Italia per l'itinerario concordato, al netto dell'eventuale commissione d'intermediazione, di eventuali pedaggi per strade, autostrade, soste e imbarco del veicolo su treni e traghetti.

ART. 4

(Gestori e piattaforme di intermediazione).

1. I gestori organizzano e gestiscono le piattaforme di intermediazione attraverso le quali gli utenti operatori e gli utenti fruitori accedono ai servizi di *car pooling*. Tale attività può configurarsi come attività di impresa.

2. Attraverso la piattaforma di intermediazione, i gestori possono proporre all'utente operatore un importo da indicare ai fini della compartecipazione alle spese che tenga conto delle caratteristiche dell'itinerario offerto in condivisione. Tale indicazione non è vincolante, restando all'utente operatore l'onere di indicare l'itinerario e i costi da porre in compartecipazione.

3. Il gestore riporta nella piattaforma l'ammontare dell'eventuale commissione applicata per i servizi di intermediazione offerti. Essa è indicata agli utenti fruitori quale ammontare indipendente e distinto dalla quota di compartecipazione proposta dall'utente operatore.

4. Il gestore riceve, in qualità di agente provvisorio di raccolta, i pagamenti in nome e per conto degli utenti operatori. Il gestore corrisponde a tali utenti le somme per le spese sostenute e ritenute ammissibili ai sensi dell'articolo 3, trattenendo l'ammontare della commissione eventualmente applicata ai sensi del comma 3 del presente articolo. Ogni transazione operata mediante la piattaforma di intermediazione è eseguita esclusivamente attraverso sistemi di pagamento elettronico che ne assicurino la tracciabilità.

5. Il gestore, in base alla gravità e al numero delle violazioni, ai termini delle proprie condizioni generali d'utilizzo sottoscritte dagli utenti e nel rispetto delle garanzie ivi indicate, sospende temporaneamente o interdice in via definitiva l'accesso alla piattaforma di intermediazione:

a) all'utente operatore che non sia in possesso di una valida patente di guida o che utilizzi un veicolo privo della prescritta assicurazione o non regolarmente revisionato, un veicolo con autista o adibito a servizio di piazza o un altro tipo di veicolo

commerciale. A tal fine il gestore può chiedere la presentazione di copia del certificato di immatricolazione o di altro documento che dimostri che l'utente è autorizzato a far uso del veicolo;

b) all'utente operatore che generi un profitto mediante l'attività svolta tramite la piattaforma, tenuto conto della natura degli itinerari offerti, della loro frequenza, del numero degli utenti fruitori trasportati e della compartecipazione alle spese richiesta. A tal fine il gestore può chiedere la presentazione di documentazione che attesti la conformità degli itinerari percorsi e delle compartecipazioni richieste ai sensi dell'articolo 3;

c) a ogni utente che con la propria condotta integri violazioni rilevanti e previamente indicate nelle condizioni generali di utilizzo della piattaforma di intermediazione sottoscritte dagli utenti.

ART. 5.

(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 servizio di *car pooling* è fornita adeguata pubblicità ai servizi eventualmente promossi dalla stessa amministrazione o ente ovvero da altri soggetti, pubblici o 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 unità.

2. La vigilanza sull'attuazione delle disposizioni del comma 1, per le imprese di cui al medesimo comma, è affidata al responsabile della mobilità aziendale, di cui all'articolo 3 del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, ove individuato.

3. 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.

4. A garanzia della sicurezza degli utenti dei servizi di *car pooling*, entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rende disponibili, nel sito *internet* istituzionale del portale dell'automobilista, delle interfacce applicative, come definite dall'Agenzia per l'Italia digitale nel Piano triennale per l'informatica nella pubblica amministrazione 2017-2019, al fine di dare ai gestori, nel rispetto della riservatezza degli utenti, la possibilità di verificare:

a) la validità della patente di guida degli utenti operatori registrati al servizio;

b) la validità della copertura assicurativa obbligatoria dei veicoli registrati al servizio;

c) la data e l'esito dell'ultima revisione alla quale sono stati sottoposti i veicoli registrati al servizio.

5. Il Ministero dell'interno e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della riservatezza degli utenti, forniscono ai gestori i dati di cui alle lettere a), b) e c) del comma 4.

ART. 6.

(Credito d'imposta e norme finanziarie).

1. A ciascuna impresa di cui al comma 1 dell'articolo 5 che adempie alle disposizioni di cui al medesimo comma 1 e realizza e gestisce direttamente servizi di *car pooling* in conformità alla presente legge è riconosciuto, a decorrere dall'anno 2019, un credito d'imposta nella misura massima

di 10.000 euro annui, nel limite massimo complessivo di spesa di 1 milione di euro annui.

2. 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 di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i criteri e le modalità per l'accesso al credito d'imposta di cui al comma 1 del presente articolo. Il decreto è trasmesso alle Camere, prima della sua adozione, 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 essere comunque 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 essere comunque adottati.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del comma 4 dell'articolo 5 e del comma 1 del presente articolo, pari a 1 milione di euro annui, si provvede, a decorrere dall'anno 2019, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per gli anni 2019 e 2020, dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2018-2020, 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 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 7.

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

1. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono all'attuazione della presente legge in conformità ai rispettivi statuti e alle relative norme di attuazione.

