

la somma di 5.000.000,00 di euro a valere sul Fondo per le emergenze nazionali, di cui all'art. 44, comma 1, del richiamato decreto legislativo n. 1 del 2018, per la realizzazione degli interventi di cui all'art. 25, comma 2, lettere a) e b) del medesimo decreto legislativo;

Vista la delibera del Consiglio dei ministri del 18 agosto 2018, con la quale è stato integrato lo stanziamento delle risorse di cui all'art. 1, comma 4, della delibera del Consiglio dei ministri del 15 agosto 2018, con ulteriori euro 28.470.000,00, a valere sul Fondo per le emergenze nazionali di cui all'art. 44, comma 1, del richiamato decreto legislativo n. 1 del 2018;

Viste le ordinanze del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 539 del 20 agosto 2019, n. 542 del 7 settembre 2018 e n. 543 del 13 settembre 2018;

Vista la nota del 10 dicembre 2018, con cui il Commissario delegato, ha richiesto una proroga del presidio anti sciacallaggio nella città di Genova;

Considerato che occorre adottare ogni utile iniziativa volta a garantire la sicurezza della pubblica e privata incolumità;

Acquisita l'intesa della Regione Liguria;

Di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze;

Dispone:

Art. 1.

*Disposizioni per assicurare
il presidio anti-sciacallaggio nella città di Genova*

1. Al fine di assicurare il presidio anti-sciacallaggio nella zona rossa e nelle aree di varco nella città di Genova, le disposizioni di cui all'art. 3, comma 1, dell'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 542 del 7 settembre 2018 sono prorogate fino al 15 gennaio 2019.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, quantificati in euro 332.892, si provvede a valere sulla contabilità speciale n. 6098 istituita ai sensi dell'art. 2, comma 2, dell'ordinanza del Capo del Dipartimento della protezione civile n. 539 del 20 agosto 2018, intestata al Commissario delegato - presidente della Regione Liguria, che, conseguentemente, provvede alla rimodulazione del piano degli interventi.

La presente ordinanza sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 27 dicembre 2018

Il Capo del Dipartimento: BORRELLI

18A08477

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 25 ottobre 2018.

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa Comune di Genova - filovia di Genova - Assegnazione risorse residue per la fornitura di treni della metropolitana. (CUP B30H10000010005). (Delibera n. 46/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

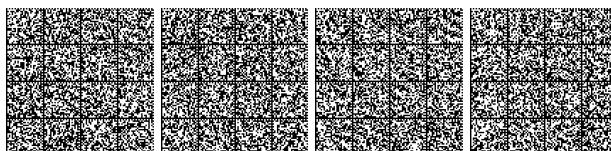
Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211 e successive modificazioni, e in particolare l'art. 5 che prevede che i programmi di interventi di trasporto rapido di massa siano sottoposti al Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) per l'approvazione nonché per l'individuazione delle eventuali fonti di finanziamento a carico dello Stato, e per la determinazione delle quote delle disponibilità dei contributi di cui al successivo art. 9, mentre non prevede l'approvazione dei singoli progetti da parte di questo Comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica del 20 aprile 1994, n. 373, e, in particolare, l'art. 3, comma 1, che attribuisce a questo Comitato le funzioni del soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), competente ad assumere determinazioni in ordine ai programmi da finanziare ai sensi della citata legge n. 211 del 1992;

Viste le leggi 30 maggio 1995, n. 204, 4 dicembre 1996, n. 611, 27 febbraio 1998, n. 30, 18 giugno 1998, n. 194, 23 dicembre 1998, n. 448, 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488, e 23 dicembre 2000, n. 388, con le quali, tra l'altro, è stata rifinanziata la citata legge n. 211 del 1992 ed è stato previsto un apporto finanziario statale massimo del 60 per cento del costo delle opere per i sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane, filobus, impianti a fune, ecc.) e sulle ferrovie concesse;



Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

1. la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la legge 23 dicembre 2014, n. 190, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato «legge di stabilità 2015», che all'art. 1, comma 228 come modificato dall'art. 1, comma 1085, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020, prevede che «Per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane, come definite dalla legge 7 aprile 2014, n. 56, il fondo di cui all'art. 1, comma 88, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successive modificazioni, è destinato esclusivamente alle reti metropolitane e alle linee tramviarie, compreso il materiale rotabile, in aree metropolitane. Al fondo di cui al periodo precedente sono assegnati un contributo quindicennale in erogazione diretta di 12,5 milioni di euro a decorrere dal 2016, nonché ulteriori 7,5 milioni di euro per l'anno 2016, 72 milioni di euro per l'anno 2017, 20 milioni di euro per l'anno 2018 e 40 milioni di euro per l'anno 2019»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, che ha soppresso la Struttura tecnica di missione istituita con decreto dello stesso Ministro del 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, attribuendo i compiti di cui all'art. 3 del medesimo decreto alle direzioni generali competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria e la relativa documentazione a supporto;

Viste le delibere 20 novembre 1995, n. 175, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 8 del 1996, 19 novembre 1998, n. 138, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 39 del 1999 e 29 novembre 2002, n. 99, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 18 del 2003, con le quali sono stati adottati provvedimenti in merito al programma di intervento relativo alla metropolitana di Genova;

Vista la delibera 3 maggio 2001, n. 76 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 182 del 2001, adottata da questo Comitato in applicazione della citata legge n. 211 del 1992 e successivi rifinanziamenti, con la quale è stato assegnato un contributo di 16.903.634,30 euro (32.730.000.000 lire) per la realizzazione del prolungamento della filovia esistente nel Comune di Genova;

Vista la delibera 26 giugno 2009, n. 28, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 270 del 2009, con la quale, nel prendere atto delle rimodulazioni relative all'intervento Metropolitana di Genova, tratte «Brin - Canepari, Principe - Brignole e ulteriori opere»; è stato assegnato il contributo di 27,557 milioni di euro derivante dalla revoca del finanziamento, di pari importo, assegnato con la suddetta delibera n. 99 del 2002, all'intervento della Provincia di Savona denominato «Linea di trasporto elettrificato Savona-Vado»;

Vista la nota n. 9220 del 16 marzo 2018, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dell'argomento di cui trattasi;

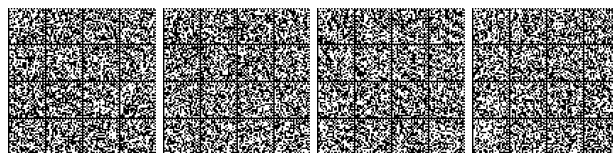
Considerato che in sede di riunione preparatoria alla seduta di questo Comitato del 20 marzo 2018, sono state evidenziate alcune criticità relativamente alla proposta in esame, che hanno portato al rinvio dell'argomento ad una successiva riunione preparatoria del Comitato;

Vista la nota n. 2615 del 21 marzo 2018, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha integrato la documentazione inviata, in particolare con la nota del Comune di Genova, prot. n. PG/2018/101699 di pari data, e fornito alcuni chiarimenti;

Vista la nota n. 2215 del 19 aprile 2018 con la quale il Dipartimento per la programmazione e coordinamento della politica economica ha richiesto ulteriori informazioni da integrare in una nuova relazione per la sottoposizione all'esame di questo Comitato in un successivo CIPE;

Vista la proposta 10 ottobre 2018, n. 33712 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto *ex novo* l'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'esame dell'argomento «Filovia di Genova - Assegnazione risorse residue per la fornitura di treni della metropolitana», trasmettendo la nuova relazione istruttoria richiesta e proponendo l'autorizzazione all'utilizzo per un importo di residui pari a 7.240.535,31 euro;

Vista la deliberazione adottata dalla giunta comunale di Genova nella seduta del 23 ottobre 2018 (DGC-2018-232), relativa alle «dichiarazioni richieste dal MIT ai fini della devoluzione dei fondi residui derivanti dal finanziamento ex legge n. 211/92 per il prolungamento della linea filoviaria di Genova»;



Vista la nota del Comune di Genova, 23 ottobre 2018, prot. n. 368155 con il quale viene trasmessa la delibera di giunta comunale summenzionata e viene segnalato che l'importo ancora da liquidare per la fornitura di treni della metropolitana in questione ammonta a 6.607.949,89 euro;

Vista la nota n. 8405, del 24 ottobre 2018, con la quale il Ministero, a seguito di ulteriori verifiche, ha integrato la documentazione inviata e individuato l'importo da autorizzare in 6.607.949,89 euro, invece dei 7.240.535,31 euro precedentemente indicati;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare che:

1. l'intervento finanziato dalla suddetta delibera n. 76 del 2001, relativo alla filovia di Genova, prevedeva:

1.1. il prolungamento della filovia verso ponente, da S. Benigno a Sampierdarena per 3 km di linea aerea di contatto bifilare, con la realizzazione di due sottostazioni elettriche e con l'acquisto di dieci filoveicoli, (I lotto);

1.2. il prolungamento della filovia verso nord/est, nella Val Bisagno, tratta Brignole-Staglieno e tratta Brignole-Corvetto per 7,8 km di linea aerea di contatto bifilare, con l'acquisto di dieci filoveicoli (II lotto);

2. il I lotto è stato ultimato;

3. il II lotto, non è stato realizzato a causa degli eventi alluvionali e dell'irrisolto rischio idrogeologico in Val Bisagno, area che la filovia avrebbe dovuto servire;

4. il Comune di Genova ha provveduto ad acquistare sette filoveicoli (dei dieci previsti per i due lotti), utilizzando i suddetti filoveicoli sulla sola linea del I lotto già in esercizio;

5. in relazione al II lotto, il Comune, con nota n. 101699 del 21 marzo 2018, ha fatto presente che «sono stati completati i pagamenti connessi ai lavori della linea filoviaria e non risulta necessario richiedere ulteriori risorse statali a copertura dei suddetti lavori; non sussistono obblighi giuridici per il suddetto II lotto a valere sulle risorse assegnate alla filovia con la delibera CIPE n. 76/2001», tali asserzioni sono state, peraltro, ribadite dal Comune con nota n. 249067 del 17 luglio 2018 che ha anche evidenziato che «il tratto di Filovia indicato come II lotto non è un intervento previsto a programma»;

6. con delibera adottata in data 23 ottobre 2018, il Comune di Genova ha deliberato che «sono stati completati i pagamenti connessi ai lavori della linea filoviaria e non risulta necessario richiedere ulteriori risorse statali a copertura dei suddetti lavori; non sussistono obblighi giuridici per il suddetto II lotto a valere sulle risorse assegnate alla filovia con delibera CIPE n. 76/2001, lotto che risulta definitivamente chiuso; che i sette filoveicoli, acquistati all'interno della fornitura dei dieci previsti in tale lotto, risultano al servizio dell'intera linea esistente e del suo prolungamento a ponente (I lotto); non risulta a questo Comune la necessità, a breve, di ulteriori acquisti di veicoli filoviari; eventuali ulteriori oneri, che risultassero nel corso della fornitura del materiale rotabile per la metropolitana di Genova, saranno interamente a carico di questo Comune»;

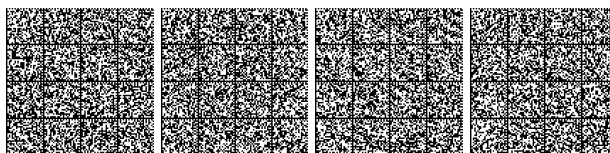
7. le risorse finanziarie riguardanti la filovia sono, pertanto, le seguenti:

Opere realizzate	I Lotto	II Lotto	Totale	% prevista di contribuzione pubblica
	Tutte	Acquisto 7 veicoli e rinuncia a 3 veicoli e al completamento		
Costo iniziale (comprensivo di IVA)	12.495.000	18.564.000	31.059.000	54,4%
di cui finanziamento Stato legge n. 211/92 (mutui)	6.800.000	10.103.634	16.903.634	54,4%
Spesa sostenuta post rinuncia II lotto	11.154.485	4.950.680	16.105.165	60%
di cui contributi Stato erogati	6.692.691	2.970.408	9.663.099	60%
di cui contributi Stato residui	107.309	7.133.226	7.240.535	60%

8. i mutui evidenziati nella tabella, avrebbero coperto il 54,4% del costo dell'intervento comprensivo di IVA, tuttavia a seguito di richiesta del Comune, che si avvaleva di un soggetto attuatore a cui la normativa fiscale consentiva la piena recuperabilità dell'IVA, il Ministero ha ridefinito, per la parte di spesa effettivamente realizzata, la percentuale di contribuzione sul costo al netto dell'IVA nella misura del 60% ed erogato i contributi di conseguenza, per un totale di 9.663.099 euro;

9. i contributi residui a seguito della rinuncia ad effettuare il II lotto, rispetto ai 16.903.634 euro finanziati e derivanti dall'intervento relativo all'intera filovia di Genova, ammontano quindi a 7.240.535 euro;

10. relativamente alla metropolitana di Genova, la prima tratta da Brin a Principe è stata realizzata e messa in esercizio antecedentemente al 1992 ed i prolungamenti verso ovest, da Brin a Canepari, e verso est, Principe - De Ferrari - Brignole, ivi compreso il tunnel di collegamento pedonale di Principe, sono stati finanziati con la citata legge



n. 211 del 1992, come pure a valere sulle risorse della legge n. 211 sono stati finanziati i lavori di ampliamento del Deposito di Dinegro, di adeguamento della stazione di Brin e l'acquisto di sette nuovi treni;

11. il progetto del prolungamento verso est è stato realizzato (con l'eccezione dei lavori di ampliamento del deposito, attualmente in corso di esecuzione, in variante) e la metropolitana è attualmente in esercizio da Brin a Brignole, così come sono già in esercizio anche i sette treni «di terza generazione», mentre il progetto del prolungamento verso ovest è stato stralciato;

12. il costo contrattuale dei suddetti treni, indicato nella relazione istruttoria come pari a 34.870.000 euro, è comprensivo di 150.000 euro dedicati alle attività di collaudo, come chiarito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la nota n. 8405 del 24 ottobre 2018;

13. con decreto della Direzione generale per il trasporto pubblico locale 29 gennaio 2013, n. 5, è stata approvata la Convenzione del 21 dicembre 2012, con allegata tabella di rimodulazione dei contributi limitata alle opere che erano ancora da completarsi a quella data e sulle quali confluivano tutti i contributi statali concessi e non ancora utilizzati, ai sensi della suddetta delibera n. 28 del 2009;

14. in considerazione della necessità del potenziamento della linea metropolitana, il Comune di Genova, con nota n. 373163 del 31 ottobre 2017, ha chiesto di destinare il contributo residuo della filovia di Genova alla fornitura dei veicoli della metropolitana;

15. il Comune di Genova ha predisposto una nuova rimodulazione, trasmessa al Ministero proponente il 6 marzo 2018 e costituita dall'allegato 13 alla relazione istruttoria, dalla quale si evince che:

15.1 le risorse destinate alla copertura dei veicoli della metropolitana sono passate da 5.897.844,07 euro a 7.045.351,76 euro per la disponibilità di altre somme, pari a 1.147.507,69 euro, derivanti da:

15.1.1. la variazione del costo della tratta De Ferrari - Brignole in quanto completata con una spesa complessiva minore del preventivato e pertanto con un esubero di contributo non erogato pari a 501.206,39 euro (pari alla differenza 35.209.494,43 - 34.708.288,04) che viene ricollocato sui veicoli;

15.1.2. la variazione ed accorpamento dei costi del Deposito e del Tronchino di Brin con riduzione della spesa complessiva e pertanto con riduzione del contributo che passa da 21.558.643,93 euro (17.244.492,00 + 3.540.587,77 + 773.564,16) a 21.012.629,09 euro, con un residuo di 546.014,84 euro, nel rispetto del limite massimo del 60% imposto dalla suddetta legge n. 211 del 1992;

15.1.3. un ulteriore residuo di contributo pari a 100.286,46 euro proveniente dall'intervento relativo al collegamento pedonale di Principe che non risultava presente all'epoca della Convenzione in quanto in avanzato corso di esecuzione e già completamente coperto finanziariamente;

15.1.4. il costo dei veicoli della metropolitana, pari a 5.897.844,07 euro, come dichiarato congruo dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con R.D. n. 81 del 13 maggio 2014;

15.2. i fondi non più erogati sulle suddette opere sono confluiti sul contributo a disposizione per la copertura del costo dei veicoli che passa a 7.045.351,76 euro (somma di 100.286,46 + 501.206,39 + 546.014,84 + 5.897.844,07);

15.3. la disponibilità di 7.045.352,76 euro risulta, come chiarito dalla nota del Comune di Genova n. 101699 del 21 marzo 2018 e da interrogazione di cui all'allegato 14 alla relazione istruttoria, quale somma di un residuo di mutuo Cassa Depositi e Prestiti, pari a 601.492,85 euro (501.206,39 + 100.286,46), e quale importo derivante da un residuo sul capitolo 7403 del MIT di 16.784.509,56 euro, pari a 6.443.858,91 euro (546.014,84 + 5.897.844,07);

15.4. i veicoli della metropolitana sono in servizio;

16. le risorse sono riepilogativamente le seguenti:

Costo contrattuale veicoli metropolitana (comprensivo costi collaudo)	Importo dichiarato congruo dal MIT	Contributo statale	Contributo statale richiesti su residui filovia	Totale contributo statale (pari al 47,4% nel limite del 60%)
34.870.000,00	28.830.097,56	7.045.351,76	6.607.949,89	13.653.301,65

Considerate anche le particolari condizioni di difficoltà trasportistica della città di Genova che, a seguito del crollo del viadotto autostradale Polcevera, necessita di interventi urgenti in materia di circolazione e trasporti pubblici;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato, art. 3 della delibera del 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 2012;

Vista la nota 25 ottobre 2018, prot. n. 5390, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze, posta a base dell'odierna seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;



Delibera:

1. Il contributo, di cui alla legge n. 211 del 1992, assegnato all'intervento relativo al II lotto della Filovia di Genova per un importo pari a 7.240.535,31 euro è revocato e riassegnato per importo pari a 6.607.949,89 euro alla metropolitana di Genova.

2. Ai sensi dell'art. 5, della legge n. 211 del 1992, è pertanto autorizzato l'utilizzo dell'importo pari a 6.607.949,89 euro per l'acquisto di sette veicoli di terza generazione per la metropolitana di Genova.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti riguardanti l'intervento.

4. Il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 25 ottobre 2018

Il Presidente: CONTE

Il Segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 20 dicembre 2018
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n.
1589

18A08476

GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

DELIBERA 29 novembre 2018.

Regole deontologiche relative al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica pubblicate, ai sensi dell'articolo 20, comma 4, del decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101. (Delibera n. 491).

IL GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

Nella riunione odierna, in presenza del dott. Antonello Soro, presidente, della dott.ssa Augusta Iannini, vicepresidente, della dott.ssa Giovanna Bianchi Clerici e della prof.ssa Licia Califano, componenti, e del dott. Giuseppe Busia, segretario generale;

Visto il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati che abroga la direttiva 95/46/CE (di seguito, «regolamento»);

Visto il Codice in materia di protezione dei dati personali, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento nazionale al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (de-

creto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2018, n. 101, di seguito «Codice»);

Visto l'art. 85 del citato regolamento che demanda al diritto degli Stati membri il compito di conciliare la protezione dei dati personali con il diritto alla libertà di espressione e di informazione, ivi incluso il trattamento a scopi giornalistici o di espressione accademica, artistica o letteraria, anche attraverso l'introduzione di esenzioni o deroghe ai principi dettati dal regolamento per la generalità dei trattamenti (*cf.* art. 85, par. 2, del regolamento);

Visto il Titolo XII del Codice in materia di protezione dei dati personali, così come modificato dall'art. 12 del decreto legislativo n. 101/2018, che, oltre a ridefinire l'ambito oggettivo del trattamento, includendovi anche quello effettuato nel contesto di attività di manifestazione del pensiero in campo accademico e letterario, prevede specificamente che il trattamento dei dati indicati dagli articoli 9, par. 1, e 10, del regolamento, ovvero dei dati particolari e dei dati relativi a condanne penali e reati, debba avvenire nel rispetto delle regole deontologiche il cui rispetto costituisce condizione essenziale per la liceità e la correttezza del trattamento di dati personali ai sensi dell'art. 2-*quater*, comma 4, del Codice;

Visto l'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 101/2018 che demanda al Garante il compito di effettuare, nel termine di novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto stesso, una verifica della conformità al regolamento delle disposizioni contenute in alcuni codici deontologici ivi indicati, tra i quali quelle contenute nel «Codice di deontologia relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica», adottato il 29 luglio 1998, attualmente inserito nel Codice in materia di protezione come allegato A.1 ed applicabile sino al completamento della menzionata procedura;

Rilevato che, sempre secondo quanto previsto dal citato art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 101/2018, al termine della suddetta procedura di verifica, le «disposizioni ritenute compatibili, ridenominate regole deontologiche, sono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e, con decreto del Ministro della giustizia, sono successivamente riportate nell'allegato A del Codice»;

Ritenuto che la valutazione di compatibilità di dette disposizioni con il regolamento non possa prescindere da una loro lettura che tenga integralmente conto del mutato quadro normativo di riferimento;

Ritenuto, per tale ragione, che:

i richiami alla legge 31 dicembre 1996, n. 675 ed alla direttiva 95/46/CE contenuti in alcune disposizioni del codice deontologico debbano intendersi riferiti alle corrispondenti disposizioni del regolamento e del Codice in materia di protezione dei dati personali, come modificato dal d.lgs. n. 101/2018;

eventuali modifiche normative rilevanti nella disciplina di specie – quali l'inclusione dei dati genetici e dei dati biometrici fra le categorie di dati particolari – debbano essere prese in considerazione per determinare la compatibilità delle disposizioni esistenti con il quadro normativo attuale;

