

NORME SBLOCCA CANTIERI E ACCELERAZIONE OPERE

Art. 1

Riforma legge obiettivo

1. Fermi restando i progetti e gli interventi già approvati dal CIPE, il programma delle infrastrutture strategiche di cui all'art 1 della legge 21 dicembre 2001, n 443, è articolato ed integrato, ove non previsto alla data di entrata in vigore del presente decreto, dei seguenti sottosistemi strategici per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese:
 - i valichi ferroviari del Frejus, del Sempione e del Brennero;
 - i Corridoi Comunitari sia ferroviari che stradali;
 - le reti di comunicazione elettronica;
 - le aree metropolitane, così come definite dal decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, ed i nodi logistici portuali, interportuali ed aeroportuali di cui al Programma delle Reti TEN – T.
2. Per l'attuazione degli interventi di cui al comma 1 il Fondo di cui all'articolo 32 comma 1 della legge 111/2011 è alimentato annualmente di una quota pari allo 0,3% del Prodotto Interno Lordo nominale calcolato sulla base delle ultime due annualità
3. Le Intese Generali Quadro previste dall'art 1 della legge della legge 21 dicembre 2001, n 443 sono riformulate trascorsi sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, e vengono aggiornate ogni due anni.

Art. 2

Semplificazioni procedurali per le infrastrutture strategiche

1. Al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) all'articolo 174, è inserito il seguente comma:

“ Il bando di gara, può altresì prevedere, nell'ipotesi di sviluppo del progetto per stralci funzionali o, nei casi più complessi di successive articolazioni per fasi, l'integrale caducazione della relativa concessione, con la conseguente possibilità in capo al concedente di rimettere a gara la concessione per la realizzazione dell'intera opera, qualora, entro un termine non superiore a tre anni, da indicare nel bando di gara stesso, dalla data di approvazione da parte del CIPE del progetto definitivo dello stralcio/i funzionale/i immediatamente finanziabile/i, la sostenibilità economico finanziaria degli stralci successivi non sia attestata da primari istituti finanziari.”.
- (...)

Art. 3

(Sblocca intervento asse ferroviario Napoli – Bari)

1. L'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA è nominato Commissario delegato per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli – Bari di cui al Programma Infrastrutture Strategiche di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443.
2. Per le finalità di cui al comma 1, ed allo scopo di poter celermente stabilire le condizioni per l'effettiva realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli – Bari, il Commissario delegato provvede all'approvazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi entro novanta giorni dalla data del presente decreto, e all'espletamento di ogni attività amministrativa, tecnica ed operativa, comunque finalizzata alla realizzazione della citata tratta ferroviaria, utilizzando all'uopo le strutture tecniche di Rete Ferroviaria Italiana SpA.
3. Gli interventi da praticarsi sull'area di sedime della tratta ferroviaria Napoli – Bari sono dichiarati indifferibili, urgenti e di pubblica utilità, e per la loro realizzazione il Commissario delegato può

richiedere la collaborazione delle Strutture delle Amministrazioni centrali e territoriali dello Stato, delle Società ed Enti pubblici, delle Amministrazioni regionali e degli Enti locali interessati.

4. La conferenza di servizi per gli interventi sopra citati, è convocata entro sette giorni dall'approvazione dei progetti definitivi. Qualora alla conferenza di servizi il rappresentante di un'amministrazione invitata sia risultato assente, o, comunque, non dotato di adeguato potere di rappresentanza, la conferenza delibera prescindendo dalla sua presenza e dalla adeguatezza dei poteri di rappresentanza dei soggetti intervenuti. Il dissenso manifestato in sede di conferenza dei servizi deve essere motivato e recare, a pena di non ammissibilità, le specifiche indicazioni progettuali necessarie ai fini dell'assenso. In caso di motivato dissenso espresso da una amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico - territoriale, del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute dei cittadini, la determinazione è subordinata, in deroga all'art. 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modifiche ed integrazioni, ad apposito provvedimento del Commissario delegato da assumere entro sette giorni dalla richiesta.

5. I pareri, i visti ed i nulla-osta relativi agli interventi, necessari anche successivamente alla conferenza di servizi di cui al comma 2, sono resi dalle amministrazioni competenti entro sette giorni dalla richiesta e, decorso inutilmente tale termine, si intendono acquisiti con esito positivo. Per assicurare l'integrale realizzazione degli interventi di cui al presente comma, il quadro economico dei progetti indica una quota pari al cinque per cento del valore globale degli interventi, da destinare alle necessità connesse all'adempimento delle prescrizioni autorizzative.

6. Con apposita Convenzione a firma del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Commissario delegato si avvale dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo Sviluppo d'impresa Spa e su proposta del Ministro identifica il soggetto che per conto dell'Agenzia è addetto alle attività dei rapporti con il territorio interessato. Il soggetto così identificato, rendiconta alla Struttura Tecnica istituita dall'art 163 del d.to l.vo 163/2006 con una relazione mensile sintetica ed una relazione semestrale sull'avanzamento istituzionale, sugli impatti economici sul costo a vita intera del progetto derivanti dall'avanzamento programmatico e dei lavori, redigendo un cronoprogramma di attività e di lavori coerente con il quadro finanziario anche comunitario di riferimento.

7. La realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli – Bari è eseguita a valere sulle assegnazioni disponibili alla data del presente decreto da imputarsi alle fonti di copertura di cui alla Tabella allegata, anche in deroga, per le Amministrazioni regionali interessate, ai vincoli di spesa ai fini del patto di stabilità interno. Alla compensazione dei conseguenti effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica recati dal presente comma, pari a 300 milioni di euro anno, si provvede mediante corrispondente utilizzo del Fondo per la compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente conseguenti all'attualizzazione di contributi pluriennali. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. Nelle more della definitiva programmazione dei Fondi comunitari 2014 – 2020, le assegnazioni di cui alla Tabella allegata si intendono automaticamente disponibili per le finalità dell'intero progetto della tratta ferroviaria Napoli – Bari.

8. Il Commissario delegato provvede alla rendicontazione semestrale delle spese di realizzazione della tratta ferroviaria Napoli – Bari sulla scorta dei singoli stati di avanzamento dei lavori, segnalando eventuali anomalie e significativi scostamenti rispetto ai termini fissati nel cronoprogramma di realizzazione delle opere, anche ai fini dell'eventuale valutazione di definanziamento degli interventi.

Art. 4

(Opere indifferibili e urgenti per il rilancio dell'economia)

1. All'elenco degli interventi di cui all'articolo 18 comma 2 del Decreto Legge 69/2013 convertito in Legge 98/2013, nel rispetto anche di quanto previsto dall'articolo 25 della Legge 98/2013, si aggiungono le seguenti opere:

a) Interventi mirati a non bloccare lavori in corso:

1. Completamento sistema autostradale quadrilatero Umbria Marche
2. Completamento della tratta autostradale A12 Livorno – Civitavecchia, fermo restando l'ottenimento della garanzia bancaria della copertura della intera opera entro 31.12.2014
3. Terzo Lotto costruttivo Valico dei Giovi. AV/AC Milano Genova
4. Completamento terza corsia asse autostradale A4 Quarto d'Altino – Villesse – Gorizia
5. Adeguamento della strada statale n. 372 "Telesina" tra lo svincolo di Caianello della strada statale n. 372 e lo svincolo di Benevento sulla strada statale n. 88
6. Primo lotto funzionale asse autostradale Termoli – San Vittore
7. Lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, dallo Sv. di Rogliano (incluso) allo Sv. di Altilia
8. Completamento asse viario Lecco – Bergamo
9. Collegamento ferroviario Novara – Seregno - Malpensa (variante di Galliate);

b) opere finalizzate alla messa in sicurezza e al recupero di funzionalità di alcuni sistemi infrastrutturali

10. Completamento sistema idrico integrato della Regione Abruzzo
11. Completamento sistema idrico Basento – Bradano: Settore G approvato con delibera CIPE 29 marzo 2006, n. 107
12. Messa in sicurezza dell'asse ferroviario Cuneo – Ventimiglia
13. Interventi completamento della S.S. 291 in Sardegna
14. Asse viario Gamberale – Civitaluparella in Abruzzo
15. Asse viario S.S. 212 Fortorina
16. Rifinanziamento dell'art.1 comma 70 della legge 147/2014 relativo al superamento di criticità sulle infrastrutture viarie concernenti ponti e gallerie
17. Copertura di una quota parte delle risorse necessarie per il quadruplicamento asse ferroviario Lucca – Pistoia
18. Interventi di soppressione e automazione di passaggi a livello sulla rete ferroviaria, individuati, con priorità per la tratta terminale pugliese del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce,

c) opere segnalate dagli organi locali e coerenti ad un processo di riassetto territoriale

19. Completamento Linea 1 metropolitana di Napoli
20. Completamento interventi EXPO
21. Completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino;
22. Rifinanziamento programma "6000 Campanili" destinato prioritariamente agli interventi di qualificazione e manutenzione del territorio, recupero e riqualificazione degli edifici esistenti, riduzione del rischio idrogeologico, riqualificazione ed efficientamento energetico, messa in sicurezza antisismica edifici pubblici
23. Prima fase Programma interventi "Piano Città" di cui all'articolo 12 del Decreto Legge 22 giugno 2012 n.83
24. Prima fase interventi inoltrati alla Presidenza del Consiglio dagli Enti Locali entro il 30 giugno 2014

2. Per consentire nell'anno 2014 la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori di cui al comma 1 il Fondo di cui al comma 1 dell'art.18 del Decreto legge 69/2013 è ulteriormente incrementato di **3.704 milioni di euro**, di cui 200 milioni di euro per l'anno 2014, 650 milioni di euro

- per l'anno 2015, 700 milioni di euro per l'anno 2016, 700 milioni di euro per l'anno 2017, 700 milioni di € nel 2018 e 754 milioni di € nel 2019
3. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede all'individuazione degli specifici interventi da finanziare e all'assegnazione delle risorse occorrenti, nei limiti delle disponibilità annuali del Fondo di cui al comma 2 del presente articolo
 4. La mancata presentazione di almeno uno degli Stati di Avanzamento Lavori degli interventi previsti dal comma 1, lettera a) alla data del 31 dicembre 2014, determina la revoca del finanziamento assegnato ai sensi del presente Decreto Legge.
 5. Il mancato appalto dei lavori, alla data del 31 dicembre 2015, degli interventi indicati al comma 1 lettere b) e c) determina la revoca del finanziamento assegnato ai sensi del presente Decreto Legge.
 6. Con i provvedimenti di assegnazione delle risorse di cui al comma 3 sono stabilite, in ordine a ciascun intervento, le modalità di utilizzo delle risorse assegnate, di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori e di applicazione di misure di revoca. Le risorse revocate confluiscono nel Fondo di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.
 7. Per consentire la continuità dei cantieri in corso, sono confermati i finanziamenti pubblici assegnati al collegamento Milano - Venezia secondo lotto Rho - Monza, di cui alla delibera CIPE 60/2013.
 8. Le opere elencate nell'XI° allegato infrastrutture approvato ai sensi dell'art 1 della legge 21 dicembre 2001 n 443 dalla Conferenza Stato regioni del 16 aprile 2014, che, alla data del presente decreto non sono state ancora avviate e per le quali era prevista una copertura parziale o totale a carico dei fondi sviluppo e coesione 2007 – 2013 confluiscono automaticamente nel nuovo periodo di programmazione 2014 – 2020. Entro il 31 ottobre 2014, gli Enti che a diverso titolo partecipano al finanziamento e o alla realizzazione delle opere di cui al capoverso precedente, confermano o rimodulano le assegnazioni finanziarie inizialmente previste. Il quadro economico delle opere di cui all'alinea precedente ed approvato con delibera dal CIPE, si compone anche del maggior costo sostenuto dalle amministrazioni locali, ove ne ricorrano le condizioni fissate dall'art 1 comma 535 della legge 147/2013, per il calcolo delle necessità finanziarie previste per l'esclusione dal patto di stabilità. Il decreto interministeriale che approva i finanziamenti dell'opera, è integrato dalle disposizioni di cui all'art 1 comma 548 della legge 147/2013.
 9. Il Ministero delle Infrastrutture è confermato Autorità Nazionale capofila e Capo Delegazione dei Comitati di Sorveglianza con riferimento al nuovo periodo di programmazione 2014 2020 dei programmi di cooperazione interregionale ESPON e URBACT, in considerazione di quanto già previsto dalla delibera CIPE n. 158/2007 ed in relazione alla missione istituzionale di programmazione e sviluppo del territorio propria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
 10. Il Fondo di cui all'articolo 32 comma 1 della Legge 111/2011 è alimentato per un importo pari a 2.985milioni di € dalle disponibilità derivanti, a partire dal 2016, dal Fondo di Sviluppo e Coesione 2014 – 2020. Tali disponibilità, articolate come segue: 200 milioni di € per il 2016, 360 milioni di € per il 2017, 650 milioni di € per il 2018, 650 milioni di € per il 2019, 949 milioni di € per il 2020, sono automaticamente versate nel Capitolo 7514 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il Ministro dell'Economia e delle Finanze determina, con proprio decreto , le occorrenti variazioni di bilancio.
 11. Al Fondo di cui all'articolo 32 comma 1 della Legge 111/2011 confluiscono, fino ad un importo di 1.219 milioni di €, le risorse assegnate dal Decreto Legge 145/2013, dalla Legge

228/2013 art.1 commi 186 e 212, dalla Legge 7/2009, Legge 147/2013 art. 13 comma 1, dalla Delibera CIPE.

12. Per assicurare la copertura finanziaria del Piano Città viene allocata nel Fondo Infrastrutture di cui all'articolo 32 della Legge 111/2011 un somma pari a 20 milioni di € per gli anni 2015, 2016 e 2017 e 50 milioni di € dal 2018 al 2026. La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a garantire l'attuazione del progetto assicurando apposito Piano Economico e Finanziario
13. Le proposte di riqualificazione urbana e territoriale pervenute alla Presidenza del Consiglio dei Ministri entro il 30 giugno 2014 saranno istruite dal Dipartimento Infrastrutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Dipartimentodella Presidenza del Consiglio. Gli interventi ritenuti validi in quanto supportati da progetti definitivi e appaltabili saranno trasmessi agli Uffici competenti delle varie Amministrazioni centrali dello Stato e utilizzeranno, per il 2015, apposito Fondo di cui all'articolo 5 implementato di un ulteriore valore di 500 milioni di €.

Art. 5

(Reti di comunicazione elettronica a banda ultralarga in area bianca e interoperabilità delle piattaforme logistiche)

1. All'articolo 33 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, dopo il comma 7-bis sono inseriti i seguenti:

“7 ter. Possono essere ammessi ai benefici di cui al comma 7 quinquies del presente articolo i nuovi interventi infrastrutturali compresi in piani industriali approvati in data successiva al 30 giugno 2014, realizzati sulla rete fissa e mobile, su impianti wireless e via satellite, inclusi gli interventi infrastrutturali di backhaul, relativi all'accesso primario e secondario attraverso cui viene fornito il servizio a banda ultralarga all'utente per i quali ricorrano le seguenti condizioni:

a) soddisfino un obiettivo di pubblico interesse previsto dall'Agenda Digitale Europea, di cui alla comunicazione della Commissione europea COM (2010) 245 definitivo/2 del 26 agosto 2010;

b) prevedano un investimento privato non inferiore alle soglie di seguito indicate finalizzato all'estensione della rete a banda ultralarga:

(1) nei comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti: investimento non inferiore a 200 mila euro e completamento degli interventi infrastrutturali entro 9 mesi dalla data di prenotazione di cui al successivo comma 7 sexies;

(2) nei comuni con popolazione compresa tra 5.000 e 10.000 abitanti: investimento non inferiore a 500 mila euro e completamento degli interventi infrastrutturali entro 12 mesi dalla data di prenotazione di cui al successivo comma 7 sexies;

(3) nei comuni con popolazione superiore ai 10.000 abitanti: investimento non inferiore a 1 milione di euro e completamento degli interventi infrastrutturali entro 12 mesi dalla data di prenotazione di cui al successivo comma 7 sexies;

c) le condizioni del mercato siano insufficienti a garantire l'investimento privato.

7-quater. Non sono comunque ammessi ai benefici di cui al comma 7 quinquies gli interventi ricadenti in aree nelle quali operi già un fornitore di servizi di rete a banda ultralarga

7-quinquies. Gli interventi che abbiano le caratteristiche di cui al comma 7 ter possono usufruire del credito d'imposta a valere sull'IRES e sull'IRAP complessivamente dovute dall'impresa che realizza l'intervento infrastrutturale, in misura pari al 70% del costo dell'investimento. Il credito d'imposta non costituisce ricavo ai fini delle imposte dirette e dell'IRAP.

7-sexies. Al fine di ottenere i benefici di cui al comma 7 quinquies, l'operatore interessato alla realizzazione dell'investimento deve dare evidenza pubblica all'impegno che intende assumere, manifestando il proprio interesse per la specifica area attraverso prenotazione tramite apposito formulario pubblicato sul sito web dedicato alla classificazione delle aree ai fini del Piano nazionale banda ultralarga. Sullo stesso sito sarà segnalata la conclusione dei lavori, che dovrà avvenire entro i termini di cui al comma 7 ter, lettera b). La registrazione sul sito della conclusione dei lavori dà diritto ai benefici di cui al comma 7 quinquies a favore dell'operatore che abbia rispettato i suddetti termini e integra l'obbligo di mettere a disposizione degli altri operatori l'accesso all'infrastruttura realizzata. Non potranno essere accettate ulteriori manifestazioni di interesse di operatori che, relativamente ad una precedente manifestazione di interesse, non abbiano rispettato il termine di conclusione dei lavori.

7-septies. Il monitoraggio degli interventi e la pubblicazione sulle informazioni relative alla realizzazione degli interventi che hanno usufruito delle agevolazioni di cui ai commi 7 ter e seguenti del presente articolo sono effettuati con le modalità definite al paragrafo 5.4. del regime Aiuto di Stato SA 34199 2012/N –Italia “Progetto strategico banda ultralarga”.

2. All'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al comma 8, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: *“Al fine di garantire il collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto, i sistemi che gestiscono le banche dati di cui al presente comma devono avere in ogni caso caratteristiche tecniche che li rendano interoperabili con la Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale realizzata da UIRNet S.p.A. ai sensi dell'art. 61 bis del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27”;*
- b) al comma 13, dopo le parole *“L'interoperatività va altresì assicurata rispetto alle piattaforme realizzate dalle Autorità Portuali per il migliore espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo.”* sono inserite le seguenti: *“L'interoperabilità del Sistema PMIS va infine assicurata - attraverso il nodo unico di scambio diretto delle informazioni connesse agli usi civili e produttivi del mare ex DPCM 11 febbraio 2014, n. 72 - anche con la Piattaforma Logistica Nazionale realizzata da UIRNet S.p.A. di cui all'articolo 61 bis del decreto legge del 24 gennaio 2012, n. 1 convertito - con modificazioni - con legge 24 marzo 2012, n. 27 . Detta interoperabilità deve essere garantita anche direttamente dalle Piattaforme realizzate dalle Autorità Portuali (PCS) con la Piattaforma Logistica Nazionale stessa”.*
- c) dopo il comma 13, è inserito il seguente: *“13 bis. Fermo restando quanto previsto al comma 2 dell'articolo x del presente decreto, il soggetto attuatore unico UIRNet e l'Agenzia delle dogane e dei monopoli, nel rispetto delle reciproche competenze:*

- a. *si dotano di tecnologie idonee allo scambio dei dati rivenienti dai rispettivi sistemi informatici;*
- b. *collaborano per la definizione e gestione condivisa di corridoi doganali controllati stradali per lo sdoganamento delle merci direttamente presso i nodi logistici esterni all'area portuale su tutto il territorio nazionale".*

Art. 6
Concessioni - PEF

.....

SEMPLIFICAZIONE EDILIZIA

ART. 7

Regolamento edilizio-tipo

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione è adottato uno schema di regolamento edilizio-tipo.
2. Il decreto di cui al comma 1 si conforma, in particolare, ai seguenti criteri generali:
 - a) individuazione e definizione dei parametri urbanistici e edilizi applicabili sull'intero territorio nazionale;
 - b) fissazione delle definizioni tecniche di riferimento per gli interventi urbanistico-edilizi;
 - c) individuazione delle caratteristiche e dei requisiti igienico-sanitari e di sicurezza, nonché di accessibilità in termini di eliminazione delle barriere architettoniche;
 - d) definizione degli elementi costitutivi o di corredo delle costruzioni;
 - e) incentivazione del recupero del patrimonio edilizio esistente e riduzione del consumo del suolo;
 - f) diversificazione degli interventi edilizi ai fini della sottoposizione a regimi procedurali e contributivi differenziati in ragione della rispettiva natura e del carico urbanistico prodotto;
 - g) individuazione di misure volte a perseguire il risparmio energetico e a favorire l'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, nonché ad incentivare l'utilizzo di tecniche costruttive di bioedilizia e la qualità architettonica degli edifici;
 - h) riconoscimento ai comuni della facoltà di integrare le disposizioni di cui allo schema di regolamento edilizio-tipo in relazione alle sole zone omogenee di tipo A di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444 e a quelle ad esse equipollenti ai sensi dell'eventuale diversa denominazione adottata dalle leggi regionali

3. Sullo schema di decreto di cui al comma 1 è acquisito, ai sensi dell'articolo 14 del regio decreto 26 giugno 1924, n. 1054, il parere del Consiglio di Stato che si pronunzia entro trenta giorni; decorso tale termine il decreto è adottato anche in mancanza di detto parere.
4. Sullo schema di decreto di cui al comma 1 è altresì acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica che si pronunziano entro trenta giorni; decorso tale termine il decreto è adottato anche in mancanza di detto parere.
5. Il decreto di cui al comma 1 è pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana ed entra in vigore il trentesimo giorno successivo alla pubblicazione
6. I comuni adeguano i propri regolamenti edilizi comunali o gli equivalenti atti generali adottati ai sensi della pertinente legislazione regionale entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1.
7. In caso di mancata, tempestiva adozione da parte dei Comuni delle disposizioni di cui al comma 6, le Regioni attivano entro i successivi tre mesi i necessari poteri sostitutivi.
8. A seguito dell'infruttuoso decorso del termine di cui al comma 6, cessano di avere efficacia le disposizioni dei regolamenti edilizi comunali o degli equivalenti atti generali adottati ai sensi della pertinente legislazione regionale per le parti incompatibili con il regolamento edilizio-tipo. In tali ipotesi, resta comunque ferma la possibilità per i comuni inadempienti di adottare anche successivamente gli atti di cui al comma 6.
9. Le disposizioni del presente articolo sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

Art. 8

(Semplificazioni in materia di permesso di costruire e altre misure in materia edilizia)

1. Al fine di semplificare i procedimenti in materia edilizia e di assicurare processi di sviluppo sostenibile, con particolare riguardo al recupero del patrimonio edilizio esistente e alla riduzione del consumo di suolo, al testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 12, è inserito il seguente:

“12-bis *Valutazione preventiva di fattibilità.*

1. Il proprietario dell'immobile o chi abbia titolo alla presentazione della richiesta di rilascio del permesso di costruire può richiedere allo sportello unico una valutazione preventiva sul progetto edilizio per accertarne l'ammissibilità in ordine al rispetto dei requisiti e presupposti richiesti da leggi o da atti amministrativi, allegando a tal fine una relazione, predisposta da un professionista abilitato, contenente una descrizione delle

caratteristiche essenziali, i principali parametri progettuali e una rappresentazione grafica dell'intervento da realizzare, secondo le indicazioni del regolamento edilizio e le norme vigenti in materia.

2. La valutazione preventiva di fattibilità è espressa dallo sportello unico, e contenuta in un parere, entro 30 giorni dalla presentazione della relativa istanza.

3. Il parere di cui al comma 2 può essere allegato da parte dell'interessato alla successiva richiesta di rilascio del permesso di costruire.

4. Il parere di cui al comma 2 conserva efficacia fino alla variazione delle previsioni urbanistiche riguardanti l'area oggetto dell'intervento e comunque, al massimo, per un anno dalla data del suo rilascio.

5. Il rilascio del parere di cui al comma 2 è subordinato al pagamento delle spese di istruttoria nella misura indicata dal regolamento edilizio.”

b) all'articolo 16 (L):

1) al comma 4, dopo la lettera d), è inserita la seguente:

“d-bis) alla differenziazione tra gli interventi al fine di incentivare, in modo particolare nelle aree a maggiore densità del costruito, quelli di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), anziché quelli di nuova costruzione.”;

2) al comma 5, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, secondo i parametri di cui al comma 4.”;

3) al comma 10, il secondo periodo è sostituito dal seguente: “Al fine di incentivare il recupero del patrimonio edilizio esistente, per gli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), i comuni hanno comunque la facoltà di deliberare che i costi di costruzione ad essi relativi siano inferiori ai valori determinati per le nuove costruzioni.”.

c) all'articolo 20 (R), il comma 7 è sostituito dal seguente: «7. I termini di cui ai commi 3 e 5 sono raddoppiati nei soli casi di progetti particolarmente complessi secondo la motivata risoluzione del responsabile del procedimento.»;

d) all'articolo 25 (R), comma 5-ter le parole "per l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 5-bis e" sono soppresse.

2. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 9
(Pianificazione strategica della portualità e della logistica)

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

1. Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico e di favorire la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, nel programma delle infrastrutture strategiche di cui all'art. 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, è inserita, ed aggiornata ogni dieci anni con possibili revisioni quinquennali e in coerenza con la pianificazione comunitaria in materia di trasporti e di logistica, una sezione speciale denominata piano strategico nazionale della portualità e della logistica, predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il piano definisce i distretti logistici delle Autorità di cui al comma 1-bis costituiti dal complesso delle infrastrutture e dei servizi destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico, in particolare nei rapporti fra scali portuali e rete transnazionale dei trasporti, individua gli scenari e gli obiettivi di traffico per tipologia di merce, quantifica i flussi e la redditività delle attività svolte dagli operatori economici nei porti di II categoria, individua le aree portuali e logistiche più adatte allo sviluppo dei traffici di corridoio e indica gli interventi infrastrutturali prioritari sulle reti ferroviaria, stradale, autostradale, portuale e logistica, specificando quelli idonei ad essere realizzati con il concorso di capitali privati, nonché le risorse finanziarie assegnate. Ogni atto che assegna finanziamenti pubblici alla realizzazione o all'ampliamento di infrastrutture esistenti nei porti di cui al comma 1-bis, nonché alle infrastrutture interportuali e intermodali afferenti ai suddetti porti, deve essere congruamente motivato in coerenza con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

“1-bis. Sono costituite le seguenti autorità portuali e logistiche di rilevanza europea, di seguito “autorità”: Genova-Savona, La Spezia-Marina di Carrara, Livorno-Piombino, Napoli-Salerno, Gioia Tauro, Cagliari-Olbia-Porto Torres, Palermo-Trapani, Augusta-Catania-Messina, Taranto, Bari-Brindisi, Ancona, Ravenna, Trieste-Monfalcone e Venezia-Chioggia. L'autorità portuale e logistica di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta è istituita quale porto afferente all'area metropolitana di Roma Capitale. Le autorità che includono due o più scali portuali istituiscono la propria sede nello scalo principale; negli altri scali la gestione è assicurata da un direttore generale che gestisce le risorse finanziarie, coordina le risorse umane, cura l'attuazione delle direttive del presidente e riferisce in merito al loro stato di attuazione. Al fine di rendere più competitivi i servizi portuali e logistici, le autorità possono fondersi con altre autorità o aggregarsi con porti appartenenti alla categoria III, nonché promuovere sinergie e forme di coordinamento anche con porti stranieri per attrarre nuovi traffici destinati ai corridoi europei. La proposta di fusione o di aggregazione è presentata dal presidente dell'autorità al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che, d'intesa con i presidenti delle Regioni territorialmente competenti, provvede con proprio decreto”.

“1-ter. L'autorità svolge le funzioni di:

a) *predisposizione un piano integrato di distretto che indica: gli obiettivi di traffico; la definizione del livello dei servizi da erogare; gli interventi infrastrutturali, anche con forme di partenariato pubblico-privato, di finanza di progetto, nonché in attuazione dell'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183; le infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali nell'ambito dei sistemi logistici doganali integrati, da costituire anche ai sensi dell'articolo 46 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con gli enti territoriali, con l'Amministrazione delle Dogane e con le altre amministrazioni interessate, nonché con i gestori degli interporti, delle infrastrutture intermodali, delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali. Il piano è trasmesso, entro centottanta giorni dall'insediamento degli organi dell'autorità di cui al comma 1-bis, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ne verifica la coerenza con il piano strategico nazionale di cui al comma 1, e lo sottopone per l'approvazione definitiva al CIPE, cui partecipano i Presidenti delle Regioni interessate. Ogni tre anni il piano è sottoposto ad aggiornamento secondo le medesime procedure. Una speciale sezione del*

piano, denominata “opere di grande infrastrutturazione”, individua gli interventi infrastrutturali necessari al raggiungimento degli obiettivi del piano; le opere incluse in tale sezione sono infrastrutture strategiche ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443 e sono sottoposte alle procedure di cui al Capo IV del Titolo III del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. I progetti delle opere indicate nel piano integrato di distretto costituiscono a tutti gli effetti variante urbanistica rispetto al piano regolatore portuale ed agli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti

b) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'articolo 24;

c) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;

d) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge”.

c) al comma 2 dopo le parole “comma 2 dell'articolo 23 della presente legge”, sono aggiunte, di seguito, le seguenti: “, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, l'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto”

d) al comma 5, le parole “comma 1, lettere b) e c)”, sono sostituite dalle seguenti: “comma 1-ter, lettere c) e d)”.

e) i commi da 7 a 11 sono soppressi.

2. All'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

a) Il comma 1, è sostituito dal seguente:

1. “Il presidente è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, fra soggetti aventi alta esperienza istituzionale o amministrativa o professionale nelle materie affidate alle competenze dell'autorità portuale e logistica, sentito il presidente o i presidenti delle Regioni interessate”.

b) Il comma 1-bis è soppresso

Art. 10

(Autonomia finanziaria e gestionale, finanziamento delle infrastrutture portuali)

1. L'articolo 18 bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

Art. 18 bis

(Autonomia finanziaria e gestionale, finanziamento delle infrastrutture portuali)

1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nel piano integrato di distretto e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali, a partire dall'anno 2015, a ciascuna autorità è attribuita la percentuale dell'1 per cento di IVA dovuta sulle importazioni delle merci movimentate nel territorio nazionale attraverso i porti amministrati, la quota del 20% può essere ripartita con finalità perequative tenendo conto oltre dei criteri ivi previsti anche della strategicità delle opere a livello nazionale e della efficacia delle stesse ai fini dell'operatività del porto.

Per le autorità portuali e logistiche che abbiano proceduto alla fusione, ai sensi dell'art. 6, comma 1-ter, tale percentuale è elevata al 2 per cento.

- 2. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A. Alle autorità è consentito il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato e di finanza di progetto, anche ai sensi dell'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183.*
- 3. Le autorità possono costituire ovvero partecipare a società, operanti anche all'estero, che esercitano attività accessorie, strumentali o comunque connesse ai compiti istituzionali affidati alle autorità stesse.*
- 4. Alla data di insediamento degli organi delle autorità di cui all'articolo 6, le autorità portuali sono soppresse e le risorse strumentali, umane e finanziarie risultanti dai bilanci di chiusura delle relative gestioni sono trasferite alle autorità di cui alla presente legge.*

Art. 11

(Utilizzo dei materiali di dragaggio)

1. Dopo l'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

Art. 5-ter

(Utilizzo dei materiali di dragaggio)

1. I materiali dragati sottoposti ad operazioni di recupero in casse di colmata o in altri impianti autorizzati ai sensi della normativa vigente, cessano di essere rifiuti se, all'esito delle operazioni di recupero, che possono consistere anche in operazioni di cernita e selezione, soddisfano e sono utilizzati nel rispetto dei seguenti requisiti e condizioni:

a) non superano i valori delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alle colonne A e B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006, con riferimento alla destinazione urbanistica del sito di utilizzo o ai requisiti tecnici di cui alla lettera b) secondo periodo;

b) è certo il sito di destinazione e sono utilizzati direttamente, anche a fini del riuso o rimodellamento ambientale, senza rischi per le matrici ambientali interessate e in particolare senza determinare contaminazione delle acque sotterranee e superficiali; ovvero, in caso di utilizzo diretto in un ciclo produttivo, devono rispettare i requisiti tecnici per gli scopi specifici individuati, la normativa e gli standard esistenti applicabili ai prodotti, e in particolare non devono determinare emissioni nell'ambiente superiori o diverse qualitativamente da quelle che derivano dall'uso di materie prime per le quali è stata rilasciata l'autorizzazione all'esercizio dell'impianto.

2. Al fine di escludere rischi di contaminazione delle acque sotterranee, i materiali di dragaggio di cui al comma 1 devono essere sottoposti a test di cessione. L'Autorità competente può derogare alle concentrazioni limite di cloruri e di solfati qualora i materiali di dragaggio siano destinati ad aree prospicienti il litorale e siano compatibili con i livelli di salinità del suolo e della falda.

3. Il produttore o il detentore predispongono una dichiarazione di conformità da cui risultino, oltre ai dati del produttore, o del detentore e dell'utilizzatore, la tipologia e la quantità dei materiali oggetto di utilizzo, le attività di recupero effettuate, il sito di destinazione e le modalità di impiego previste, l'attestazione che sono rispettati i criteri di cui al presente articolo. La dichiarazione di conformità è presentata all'Autorità competente per il procedimento di recupero e all'ARPA nel cui territorio è localizzato il sito di destinazione o il ciclo produttivo di

utilizzo 30 giorni prima dell'inizio delle operazioni di conferimento. Tutti i soggetti che intervengono nel procedimento di recupero e di utilizzo dei materiali di cui al presente articolo conservano una copia della dichiarazione per almeno un anno dalla data del rilascio, mettendola a disposizione delle autorità competenti che la richiedano.

4. Entro trenta giorni dalla comunicazione della dichiarazione di cui al comma 3, Autorità competente per il procedimento di recupero verifica il rispetto dei requisiti e delle procedure disciplinate dal presente articolo e qualora rilevi difformità o violazioni degli stessi ordina il divieto utilizzo dei materiali di cui al comma 1 che restano assoggettati al regime dei rifiuti.

5 I materiali che cessano di essere rifiuti ai sensi dei commi 1 e 2 durante la movimentazione sono accompagnati dalla comunicazione di cui al comma 3 e documento di trasporto o da copia del contratto di trasporto redatto in forma scritta o dalla scheda di trasporto di cui agli articoli 6 e 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.

AEROPORTI E TRASPORTO AEREO

Art. 12

(Disposizioni urgenti in materia di tutela dei lavoratori del comparto del trasporto aereo, di diritti aeroportuali e di definizione degli standards della sicurezza del volo)

1. Per gli anni 2015, 2016 e 2017 le indennità di volo previste dalla legge o dal contratto collettivo non concorrono alla formazione del reddito ai fini contributivi. Le medesime indennità di cui al periodo precedente concorrono alla determinazione della retribuzione pensionabile nella misura del 50 per cento del loro ammontare.

2. Alle minori entrate derivanti dal comma 1, pari a 28 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2015, 2016 e 2017 si provvede mediante corrispondente riduzione dei trasferimenti correnti da parte dello Stato all'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile relativi alle predette annualità, per euro 15 milioni annui mediante parziale utilizzo dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 11-*decies* del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 e per euro 13 milioni annui mediante parziale utilizzo dell'autorizzazione di spesa prevista dall'articolo 7, comma 1, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250

3. Al comma 4 dell'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 324 è aggiunto, infine, il seguente periodo: *“Tale diritto non è dovuto per i membri degli equipaggi delle compagnie aeree che, di base in un determinato aeroporto, devono raggiungere un altro aeroporto per prendere servizio (crew must go), sia per i membri degli equipaggi delle compagnie aeree che hanno terminato il servizio in un determinato aeroporto e che devono tornare in un altro aeroporto, assegnato dalla compagnia di appartenenza quale propria base operativa (crew returning to base), purché in possesso di attestazione rilasciata dalla propria compagnia aerea che certifichi che il viaggio è effettuato per motivi di servizio.”*

4. Nel quadro delle attività volte alla razionalizzazione, efficientamento e riduzione degli oneri a carico dello Stato per l'espletamento dei servizi aeroportuali negli aeroporti civili ed in quelli aperti al traffico civile, il servizio di pronto soccorso, a partire dal 1 gennaio 2014, è assicurato con oneri a carico dal gestore dell'aeroporto in possesso di concessione per la gestione totale dello scalo.

5. In via transitoria gli oneri relativi al servizio di pronto soccorso negli ulteriori aeroporti rimangono a carico del Ministero della salute fino a quando le previste convenzioni per la gestione totale stipulate con l'ENAC non siano approvate dai Ministeri competenti.

6. Per il periodo antecedente alla data di cui al comma 4, negli aeroporti in cui il servizio di pronto soccorso sia stato assicurato dal Ministero della salute sulla base di apposita convenzione con la Croce Rossa Italiana, secondo le modalità di cui al decreto interministeriale 12 febbraio 1988, gli oneri del servizio rimangono a carico del bilancio del Ministero della salute.

7. Al fine di definire un livello uniforme nello svolgimento del servizio sono elaborate a cura dell'ENAC, entro e non oltre il 30 settembre 2014, apposite linee guida per i gestori aeroportuali con le quali sono individuati i requisiti minimi del servizio di pronto soccorso sanitario da assicurare negli aeroporti nazionali.

8. Al Codice della navigazione, approvato con Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 691-bis, quarto comma, primo periodo, sopprimere le parole: "*se del caso*" e, dopo le parole "*del Ministero della difesa*", aggiungere le seguenti: "*anche al fine di garantire un livello di sicurezza della fornitura dei servizi di navigazione aerea equivalente ai livelli previsti dalla normativa europea*";

b) dopo l'articolo 733, aggiungere il seguente: "*Art. 733-bis (Funzioni del personale addetto al comando alla guida e al pilotaggio di aeromobili e del personale addetto alla fornitura dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale). I compiti, le attribuzioni e le relative procedure operative del personale di volo di cui all'articolo 732, primo comma, lettera a), nonché del personale non di volo di cui all'articolo 733, primo comma, lettera a), e del personale militare quando fornisce il servizio di navigazione aerea per il traffico aereo generale, sono disciplinati dalla normativa europea, nonché dalla normativa tecnica nazionale adottata dall'ENAC ai sensi degli articoli 687, primo comma, e 690, primo e secondo comma, nonché dai manuali operativi dei fornitori di servizi della navigazione aerea, dell'Aeronautica Militare e degli operatori aerei.*".

AUTOTRASPORTO

Art. 13

(Interventi per l'autotrasporto)

1. All'articolo 46-bis, comma 1, della legge 6 giugno 1974, n. 298 le parole: " regolamento (CEE) 3118/93 del Consiglio, del 25 ottobre 1993" sono sostituite dalle seguenti: "regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009,"
2. All'art. 46 bis, dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti :
 - 1 bis) Le medesime sanzioni si applicano nel caso di circolazione in territorio nazionale di veicoli immatricolati all'estero qualora non vengano conservate a bordo ed esibite ad ogni controllo le prove documentali di cui all'art. 8, paragrafo 3, del regolamento n. 1072/2009.
 - 1 ter) Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 1 e 1 bis, costituiscono fonte di prova la non corrispondenza fra le registrazioni del tachigrafo o altri elementi relativi alla stessa circolazione e le prove documentali che devono essere fornite ai sensi dell'art. 8, paragrafo 3, del regolamento n. 1072/2009.
3. I contributi alle imprese di autotrasporto per l'acquisizione di beni capitali, a valere sulle risorse finanziarie destinate al settore dell'autotrasporto dal l'articolo 23, comma 1, del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 per l'esercizio finanziario 2013, e dall'art. 1, comma 89 della legge 27 dicembre 2013 per l'esercizio finanziario 2014, per complessivi 39 milioni di euro, sono fruiti mediante credito d'imposta da utilizzare in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, salvo che i destinatari presentino espressa dichiarazione di voler fruire del contributo diretto. A tal fine, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede al versamento all'Agenzia delle entrate delle somme occorrenti, fornendo all'Agenzia medesima gli elenchi dei beneficiari, i relativi codici fiscali e gli importi dei contributi unitari da utilizzare in compensazione. Al credito d'imposta riconosciuto per le finalità di cui alla presente norma non trova applicazione il limite previsto dall'articolo 1, comma 53 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.