

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'articolo 26, comma 1, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, richiamando espressamente l'art. 2, comma 634, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ha previsto, in un più generale contesto di riorganizzazione della pubblica amministrazione, un intervento regolamentare di riordino, trasformazione o soppressione e messa in liquidazione di enti pubblici, organismi e strutture amministrative statali comunque denominati. Ciò al fine di conseguire l'obiettivo di ridurre la spesa pubblica ed incrementare l'efficienza e la qualità dei servizi resi.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto conto dei suddetti principi e criteri direttivi, dopo aver verificato l'impossibilità, stante la natura dell'attività svolta dai propri enti vigilati, di procedere a trasformazioni o soppressioni degli stessi enti, è intervenuto comunque ad operare modificazioni funzionali sia all'esigenza del contenimento della spesa, sia a garantire la prosecuzione delle attività istituzionali.

Su tale presupposto, si è proceduto alla razionalizzazione degli organi di indirizzo amministrativo, di gestione e consultivi, alla riduzione del numero dei componenti degli organi collegiali, con la salvezza della funzionalità dei predetti organi, così come previsto dalla lettera d) del citato articolo 2 comma 634.

In particolare

1. Per quanto attiene all'aero club d'Italia (Ae.C.I.)

E' importante, sottolineare, che, col nuovo statuto, approvato con D.P.C.M. 20/10/2004, questo Ente ha già praticamente azzerato le spese per indennità di carica, fatta eccezione per modesti compensi, normativamente previsti, per i revisori dei conti (325,37 euro



mensili per il presidente, 244,03 per ciascun componente effettivo e 41,83 per ciascun supplente), compensi peraltro approvati dai Ministeri vigilanti, tra cui quello dell'economia e finanze.

In particolare sono state previste le seguenti modifiche organizzative:

- eliminazione della figura del vicepresidente, che percepiva indennità di carica, con qualcosa di più che un saldo passivo di - 1 unità, data l'indennità di carica;
- dimezzamento del numero dei componenti del consiglio federale, passati da 20 a 10, compreso il presidente, con un saldo passivo di -10 unità;
- eliminazione del comitato esecutivo, che era composto di 8 membri, con un saldo passivo di - 8 unità;
- azzeramento dell'indennità di carica del presidente, che assolve le proprie funzioni a titolo gratuito;
- azzeramento del gettone di presenza di tutte le cariche sociali;
- eliminazione di 5 commissioni permanenti di specialità composte ciascuna da 5 membri, controbilanciata unicamente da un incremento di 4 membri della commissione centrale sportiva aeronautica, che operano comunque a titolo gratuito, con un saldo passivo di -21 unità;
- il numero di probiviri e revisori è rimasto invariato (i probiviri, al pari delle altre cariche di cui sopra, non percepiscono né indennità, né gettoni di presenza).

Quindi, volendo considerare solo il numero, per le considerazioni svolte sopra, si ha una riduzione del 61% del numero dei componenti gli organi e commissioni, con totale soppressione di 5 commissioni, le cui funzioni di rappresentanza e capacità propositiva delle varie specialità del volo risultano ora svolte in maniera molto più efficace dalle federazioni sportive aeronautiche, che sono a costo zero per l'ente.

C'è poi da considerare il notevole risparmio in termini di indennità di carica del presidente (che è stata azzerata), del vicepresidente (figura non più prevista), e delle spese per gettoni di presenza (anch'esse eliminate). Queste ultime avevano una certa consistenza, ove si pensi che erano appannaggio non solo del consiglio e del comitato esecutivo, ma anche delle commissioni, dei probiviri, dei revisori, ecc.

Nonostante il grandissimo sforzo già compiuto in termini di razionalizzazione, si è proceduto a ridurre ulteriormente le spese, mediante l'eliminazione del revisore supplente,



e ciò stante anche il fatto che data la grandissima riduzione appena operata, i margini per ulteriore riduzione appaiono veramente esigui.

2. per quanto attiene **all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale- INSEAN**

Con l'articolo 2 è stata individuata una nuova e più snella composizione del consiglio direttivo, operando una riduzione sostanziale per far fronte alle pressanti esigenze di riorganizzazione e razionalizzazione delle risorse.

Anche per questo Ente, va osservato peraltro che già con il provvedimento 5 aprile 2005, n. 1 del presidente dell'istituto, emanato in forza all'articolo 8, comma 4, della legge 9 maggio 1989, n. 168, e dell'articolo 10, comma 2 del decreto legislativo 29 settembre 1999, n. 381, era stato ridotto da **12 a 10** il numero dei componenti così come inizialmente indicato nel regio decreto legislativo 24 maggio 1946 n. 530.

Con l'attuale articolo si riducono ulteriormente i componenti nel numero di 7, operando una riduzione del 30%, in piena adesione ai criteri direttivi e alle finalità di cui all'articolo 2, comma 634 della legge 244/2007 e all'art 26 del d.l. 112/2008, convertito con modificazioni dalla legge 133/2008.

2. per quanto attiene **le autorità Portuali**

Occorre preliminarmente precisare che, nell'ambito della politica di rilancio della portualità nazionale, è in una avanzata fase di definizione un disegno di legge, attualmente all'esame del Comitato ristretto della VIII Commissione del Senato, che prevede la revisione della attuale legislazione portuale (legge 84/94), al fine di superare alcune criticità che stanno compromettendo la piena competitività dei nostri porti

Sulla possibilità della puntuale applicazione sia dell'articolo 26 del decreto legge 112/2008, convertito con modificazioni dalla legge 133/2008, che dell'articolo 2 comma 634 della legge 244/2007, va osservato che la razionalizzazione e riduzione degli organi collegiali delle Autorità portuali, nell'intera misura prevista dal medesimo comma 634, non consente di salvaguardare la funzionalità di detti organi - quali ad esempio il comitato portuale di cui all'articolo 9 legge 84/94 - senza demolirne la rappresentatività degli interessi delle molteplici categorie che attualmente ne fanno parte.



Ciononostante, ove possibile, si sono operati alcuni "tagli" finalizzati a conseguire comunque risparmi di spesa.

In particolare, si è proceduto a ridurre il numero dei componenti del comitato portuale designati in rappresentanza delle categorie di imprese che operano nei porti e dei lavoratori.

In conseguenza di tale modifica il numero complessivo dei membri è stato ridotto da 21 a 16, in relazione ai quali risultano pertanto ridotte anche le spese per gettoni di presenza e rimborsi vari.

Si è poi proceduto a modificare anche il comma 1 dell'articolo 11 della legge 84/94, con la riduzione da tre a uno dei membri supplenti del Collegio dei revisori dei conti con un risparmio di spesa quantificabile in 4.418 euro (se si tratta di componenti che operano presso porti ove si sia registrato, nel triennio precedente, un volume di traffico medio annuo superiore a 17 milioni di tonnellate, al netto del 90% delle rinfuse liquide, o a 500.000 TEU) o in 3.738.34 euro (nel caso in cui il volume di traffico, come sopra descritto, sia inferiore a detti parametri).

4. Per quanto attiene all'ente nazionale aviazione civile (ENAC) si è anzitutto proceduto alla riduzione del numero dei componenti degli organi collegiali nella misura del trenta per cento, con salvezza della funzionalità dei predetti organi, come previsto dalla lettera d) del citato comma 634.

Sono state poi adottate ulteriori misure finalizzate a consentire una maggior razionalizzazione dell'azione amministrativa nonché una riduzione delle spese di funzionamento dell'Ente.

In particolare, la durata dell'incarico del consiglio di amministrazione, del presidente e del direttore generale è stata portata a cinque anni per consentire il raggiungimento degli obiettivi dell'Ente che, in ragione della specificità e sensibilità del settore aeronautico, risultano di particolare e complessa implementazione.

Per le medesime ragioni è stato previsto che il mandato del presidente e del direttore generale possa essere rinnovato senza limiti, con le medesime modalità previste per la nomina.

Sono stati soppressi i membri supplenti del collegio dei revisori dei conti.

I componenti del Comitato consultivo tecnico economico e giuridico, previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, lett. g del decreto legislativo 25 luglio 1997, n 250, sono stati



ridotti da sei a quattro sia per rendere maggiormente razionale l'operato del comitato sia in una prospettiva di contenimento della spesa.

La soppressione dell'articolo 4, comma 5 bis, della legge citata, è ritenuta necessaria per garantire la continuità dell'azione amministrativa in occasione dello scioglimento del consiglio di amministrazione.

5. Infine, si sono previste clausole transitorie per consentire il passaggio dall'attuale al nuovo assetto degli organi collegiali interessati al riordino stabilito con il presente regolamento.



RELAZIONE TECNICA

Premessa

Con il presente regolamento, adottato ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modificazioni, si provvede al riordino degli Enti vigilati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il provvedimento dà attuazione al combinato disposto dell'art. 26 c. 1 secondo periodo del decreto legge 25 giugno 2008 n. 133, e dell'art. 2 comma 634 della legge 24 dicembre 2007 n. 244, il quale prevede, nel più generale contesto del riassetto della Pubblica Amministrazione, iniziative di riordino, trasformazione e messa in liquidazione degli enti pubblici non economici con una dotazione inferiore alle cinquanta unità.

Il mancato intervento comporterebbe, ai sensi dello stesso art. 26, l'automatica soppressione degli enti stessi.

ARTICOLO 1 Aero club d'Italia (Ae.C.I.)

In disparte la già evidenziata esigenza di sottrarre l'Ae.C.I. dalla automatica soppressione – in quanto ente pubblico preposto a funzioni di assoluto rilievo e indiscusso interesse collettivo – con riguardo ai profili tecnico-finanziari riferibili al secondo scopo dell'intervento normativo, ossia la razionalizzazione e il riordino strutturale dell'ente, tesi sia all'incremento dell'efficienza e della qualità dei servizi resi, sia ad una generale riduzione dei costi di funzionamento, si evidenzia nella presente relazione la stima delle possibili economie realizzabili.

Per lo svolgimento dei propri compiti, l'ente è dotato di consiglio federale, presidente, commissione sportiva centrale aeronautica, collegio dei revisori dei conti e collegio dei probiviri.

Essi sono formati attualmente da 29 membri, quali risultano dalla riduzione e dal riassetto operato dal d.P.C.M. 20 ottobre 2004 (- 40 componenti) il quale è intervenuto anche su gettoni di presenza e numero delle riunioni annualmente previste.



L'articolo 1 del presente regolamento, inoltre, opera una ulteriore riduzione del numero dei membri facenti parte del collegio dei revisori, con eliminazione del revisore supplente. Con delibera del Consiglio direttivo dell'Ente è stata altresì prevista una ulteriore riduzione del numero delle riunioni.

In relazione a quanto sopra, i risparmi finanziari per l'ente, derivanti dal presente regolamento, risultano complessivamente quantificabili in circa euro 10.000, ipotizzando un rimborso spese medio procapite di 400 euro a persona per riunione e 495,6 euro annui ottenuti con l'eliminazione del revisore supplente.

Come già accennato, peraltro, si deve anche considerare che, precedentemente al presente riordino, l'ente aveva già, con l'approvazione dell'attuale statuto, avvenuta nel 2005, operato una forte riduzione di spesa per gli organi, quantificabile in circa 370.000 euro annui. Per tale ragione, i margini per una ulteriore riduzione sono risultati veramente esigui.

ARTICOLO 2 Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (Insean)

Il presente regolamento, per quanto attiene l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN), opera una riduzione del numero dei componenti il Consiglio direttivo, inizialmente previsto in 12 unità dal Regio decreto legislativo 24 maggio 1946 n.530 e successive modifiche ed integrazioni.

Tale numero di componenti era già stato ridotto a 10 unità dal regolamento di organizzazione generale e di funzionamento degli organi dell'istituto, adottato con disposizione 5 aprile 2005, n. 1, del Presidente dell'Ente, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 16 aprile 2005, n. 88.

La spesa corrispondente agli originari 12 membri - escluso il presidente a cui viene corrisposta una apposita indennità di carica - era pari ad € 64.800.

Quella corrispondente agli attuali 10 membri, ad esclusione del presidente, è pari ad € 48.600. Con l'attuale articolo, prevedendosi una riduzione da 10 a 7 del numero dei componenti del Consiglio direttivo, il costo si riduce a € 32.400, operando di fatto un risparmio di spesa pari a € 16.200 (circa il 33 % in meno rispetto alla spesa attuale).



ARTICOLO 3 Autorità portuali

Relativamente alle Autorità portuali, si è provveduto a ridurre da 21 a 16 i componenti del Comitato Portuale.

Ove si consideri che sono attualmente istituite 25 Autorità portuali e che ogni componente percepisce circa 800 euro all'anno per gettoni di presenza, detta riduzione comporta un risparmio complessivo di spesa pari, in media, a 100.000 euro all'anno.

A ciò si aggiunga il risparmio derivante dalla soppressione di due membri supplenti del Collegio dei revisori, in relazione ai quali (tenuto conto che ciascuno di essi percepisce in media 2.000 euro all'anno), si ipotizza una riduzione della spesa per emolumenti pari a circa 100.000 euro all'anno.

ARTICOLO 4. Ente nazionale aviazione civile (ENAC)

Relativamente all'ENAC si è proceduto alla riduzione, almeno del 30%, del numero dei componenti del consiglio di amministrazione, del comitato consultivo tecnico economico e giuridico ed alla soppressione dei membri supplenti del collegio dei revisori dei conti, con salvezza della funzionalità dei predetti organi. Così come previsto dalla lettera d) del citato comma 634.

Dall'attuazione del presente articolo, è stato valutato il seguente risparmio di spesa rispetto a quella attualmente sostenuta.

Essendo stato portato da 6 a quattro il numero dei componenti del consiglio di amministrazione si prevede un risparmio di spesa certo pari a 57.069 €.

A tale costo fisso si aggiunge il costo variabile dovuto ai rimborsi spese previste per i consiglieri di amministrazioni.

La riduzione di due membri del consiglio di amministrazione dovrebbe comportare, in teoria, una riduzione annua dei costi variabili pari a 25.000 €. Detto importo è basato sulla media dei rimborsi spesa erogati ai consiglieri di amministrazione nell'anno precedente.



La riduzione del numero dei componenti del comitato consultivo tecnico economico e giuridico da 6 a quattro comporta una riduzione di spesa pari a 16.000 € l'anno.

La soppressione di membri supplenti del collegio dei revisori dei conti non ha un impatto economico atteso che per essi non è previsto alcun compenso economico. La ratio di tale decisione risiede in una esigenza di razionalizzazione e semplificazione dell'attività amministrativa.

Verifica del Ministero dell'economia e delle finanze
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ai sensi e per
gli effetti dell'art. 11-ter della legge 5 agosto 1978 n. 468
provvedimento privo di effetti finanziari



IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO



9 NOV. 2009





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

Amministrazione proponente: Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, il Ministro per la semplificazione normativa, il Ministro per l'attuazione del programma di Governo e il Ministro dell'economia e delle finanze.

Titolo: Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento in materia di Enti pubblici vigilati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Indicazione referente dell'amministrazione proponente: Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

PARTE I. ASPETTI TECNICO NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo:

Il presente intervento concerne l'emanazione di un regolamento volto a rivedere la struttura riorganizzativa dei seguenti enti pubblici vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

- Aero club d'Italia;
- Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN);
- Autorità portuali;
- Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

in attuazione del combinato disposto dall'articolo 26, comma 1, secondo periodo, del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

legge 6 agosto 2008, n. 133, e dell'articolo 2, comma 634, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, il quale prevede, nel più generale contesto di riordino della pubblica amministrazione, una azione di riordino, trasformazione o soppressione e messa in liquidazione di enti pubblici al fine di conseguire l'obiettivo governativo di ridurre la spesa pubblica e incrementare l'efficienza e la qualità dei servizi resi.

2) Analisi del quadro normativo nazionale:

Il quadro normativo di riferimento è costituito dalle seguenti disposizioni:

- decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250 e successive modificazioni;
- il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni;
- articolo 2, commi 634 e 635, della legge 24 dicembre 2007, n. 244;
- articolo 26 del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;
- R.D. 23 luglio 1926, n. 1452 concernente riconoscimento dell'Aero Club d'Italia quale Ente morale;
- la legge 29 maggio 1954 n. 340, concernente il riordino dell'Aero Club d'Italia;
- il D.P.C.M. 20 ottobre 2004 pubblicato sul S.O. n. 3 alla G.U. n. 7 dell'11 gennaio 2005,
- il regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530,
- l'articolo 8 della legge 9 maggio 1989, n. 168;
- l'articolo 10 comma 2 del decreto legislativo 29 settembre 1999, n. 381;
- il regolamento di organizzazione generale e di funzionamento degli organi dell'istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura Navale (INSEAN)





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

(disposizioni 5 aprile 2005, n. 1 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 16 aprile 2005, n. 88);

- la legge n. 84 del 1994, recante riordino della legislazione in materia portuale;

3) Incidenza delle norme proposte su leggi e regolamenti:

Il provvedimento non ha incidenza su leggi e regolamenti diversi da quelli indicati al precedente punto 2.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali:

Il provvedimento non presenta profili d'incompatibilità con i principi costituzionali.

5) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale:

Non sussistono problemi di compatibilità con le competenze delle autonomie locali.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, co. I, della Costituzione:

Verificata la compatibilità con i principi in titolo.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazione e dell'utilizzabilità delle possibilità di delegificazione

Il provvedimento non comporta effetti di rilegificazione.

8) Verifica dell'assenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

Non risultano iniziative vertenti su materia analoga, ad eccezione delle autorità portuali che, nell'ambito della politica di rilancio della portualità nazionale, è in una avanzata fase di definizione un disegno di legge, attualmente all'esame del Comitato ristretto della VIII Commissione del Senato, che prevede la revisione della attuale legislazione portuale (legge 84/94).

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o su analogo oggetto:

Non si ha cognizione di profili giurisprudenziali in materia, né giudizi di costituzionalità pendenti nella stessa materia.

PARTE II – CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE.

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario

Il provvedimento non presenta profili d'incompatibilità con l'ordinamento comunitario.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto

Non risultano procedure d'infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto

Non risultano indicazioni giurisprudenziali, né giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto

Non si hanno indicazioni al riguardo.

PARTE III – ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E

REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso:

Non vengono utilizzate nel testo definizioni normative che non appartengono già al linguaggio tecnico-giuridico di settore.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi:





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

Verificata la correttezza dei riferimenti normativi citati nel provvedimento, anche con riferimento alla loro esatta individuazione.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti:

Si fa ricorso alla tecnica della novella per introdurre le disposizioni recate dal decreto.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo

Il provvedimento non produce effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla norma vigente

Il testo non introduce norme dagli effetti indicati in titolo.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto anche a carattere integrativo o correttivo:

Verificata la insussistenza di deleghe del genere indicato nel titolo, ad eccezione dell'INSEAN, in relazione al quale, l'art. 1, comma 1043, della l. 27 dicembre 2006, n. 296, prevede l'adozione di un regolamento di riorganizzazione, funzionale alla sua natura di ente di ricerca.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione

Non sono previsti atti attuativi





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Titolo: Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento in materia di Enti pubblici non economici vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Referente: Dott.ssa Marisa Suriano del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio legislativo- tel. 06.44123250

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

A) Descrizione del quadro normativo vigente

Il quadro normativo di riferimento è costituito dalle seguenti disposizioni:

- decreto legislativo 25 luglio 1997, n 250 e successive modificazioni;
- il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni;
- articolo 2, commi 634 e 635, della legge 24 dicembre 2007, n. 244;
- articolo 26 del decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;
- R.D. 23 luglio 1926, n. 1452 concernente riconoscimento dell'Aero Club d'Italia quale Ente morale;
- la legge 29 maggio 1954 n. 340, concernente il riordino dell'Aero Club d'Italia;
- il D.P.C.M. 20 ottobre 2004 pubblicato sul S.O. n. 3 alla G.U. n. 7 dell'11 gennaio 2005,
 - il regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530,
 - l'articolo 8 della legge 9 maggio 1989, n. 168;





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

- l'articolo 10 comma 2 del decreto legislativo 29 settembre 1999, n. 381;
- il regolamento di organizzazione generale e di funzionamento degli organi dell'istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura Navale (INSEAN) (disposizioni 5 aprile 2005, n. 1 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 16 aprile 2005, n. 88);
- la legge n. 84 del 1994, recante riordino della legislazione in materia portuale;

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione

Si è proceduto al riordino degli enti vigilati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'intento di una razionalizzazione strutturale tesa alla riduzione delle spese di funzionamento e per conseguire l'obiettivo di una maggior efficienza nonché per evitare la soppressione automatica prevista dall'articolo 26, comma 1, secondo periodo, del decreto legge 25 giugno 2008, n 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n 133.

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Il problema da risolvere deriva dalle considerazioni di cui alla precedente lettera B)

D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.

Gli obiettivi realizzabili sono indicati ai precedenti punti B)eC). Il grado di raggiungimento potrà essere successivamente verificato, sotto il profilo economico,





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio legislativo

sulla base degli effettivi risparmi conseguiti nell'impiego delle risorse e sotto il profilo organizzativo attraverso il miglioramento dei processi decisionali

E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio

Dicasteri, gli enti stessi, soggetti pubblici e privati operanti nell'ambito dei settori di attività degli enti medesimi.

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati

Lo schema di regolamento è frutto di procedura di consultazione tra gli Uffici legislativi del Ministro proponente, del Ministro dell'economia e delle finanze, del Ministro della difesa, del Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, il Ministro per la semplificazione normativa, il Ministro per l'attuazione del programma di Governo, il Ministro dell'interno;

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'opzione di non intervento è stata esclusa attesi gli obiettivi positivi perseguiti, nonché in ragione dell'effetto soppressivo derivante dalla mancata emanazione del presente regolamento. Si tratta pertanto di un intervento normativo necessitato essendo tutt'ora necessario il mantenimento degli enti destinatari degli enti di riordino.

SEZIONE 4 – VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

Opzioni alternative di intervento regolatorio

Non si è ravvisato di adottare soluzioni alternative.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti

L'opzione regolatoria proposta si giustifica nella prospettiva di una riduzione delle spese di funzionamento degli Enti, perseguita con l'articolo 26 del decreto legge 25 giugno 2008, n 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n 133. Essa, infatti, consente di ridurre gli oneri di funzionamento soprattutto in virtù della riduzione, dei componenti del consiglio di amministrazione e del comitato consultivo tecnico economico e giuridico dell'ente.

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Sveltezza delle procedure e risparmi di spese, allo stato non si profilano svantaggi.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti

Non sono previsti specifici obblighi informativi

D) Comparazione con altre opzioni esaminate

Non sono state previste opzioni alternative all'intervento normativo

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

In ragione della natura organizzatoria dell'intervento in esame non vi sono fattori incidenti diversi da quelli espressamente disciplinati.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio legislativo

Il provvedimento in esame non comporta specifici effetti sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico, salvo quelli positivi, di carattere generale derivante dal miglioramento dei processi decisionali degli enti riordinati.

**SEZIONE 7 – MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO
REGOLATORIO**

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

I componenti degli organi riordinati.

B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento

Non sono previste azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio

I bilanci e le delibere degli enti sottoposti all'approvazione dei Ministeri vigilanti

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR

Tali meccanismi potranno essere attivati sulla base sull'attività di controllo e monitoraggio di cui al punto C)

