

Il primo profilo ha riguardato il nodo istituzionale dei raccordi ai fini della circolazione delle valutazioni tra gli uffici legislativi e il DAGL. Questo perché in questa fase - ovviamente - non è stato possibile disporre di un'agenda dei provvedimenti da discutere al Consiglio dei ministri. Da qui l'impossibilità di testare il funzionamento della procedura prevista dalla direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 27 marzo 2000.

Il secondo profilo concerne l'impossibilità di ottenere dalla sperimentazione delle indicazioni univoche sui criteri attraverso i quali escludere per alcuni provvedimenti la necessità di realizzare l'AIR. Infatti, al fine di poter operare intorno a tale questione un ragionamento fondato su esperienze effettive, sarebbe necessario disporre di una casistica più ampia.

Il terzo profilo attiene l'impossibilità di generalizzare le tecniche di valutazione utilizzate in relazione a diverse tipologie di fonti normative o di materie (es. ambiente, sanità, ecc.).

Inoltre, nel corso della sperimentazione sono emersi tre diversi ordini di criticità.

Il primo è legato al funzionamento dell'*help-desk*, caratterizzato da una natura fortemente composita; di esso, infatti, hanno fatto parte persone che provengono da strutture amministrative ed esperienze diverse. Inoltre, la netta maggioranza dei suoi componenti ha partecipato ai lavori dell'*help-desk* a tempo parziale. Questo, se da una parte ha consentito di poter disporre del più ampio ventaglio possibile di esperienze, da un'altra parte ha comportato la necessità di definire complesse forme di coordinamento operativo, che hanno impegnato una parte notevole del lavoro dell'*help-desk*. Infatti, al fine di evitare disfunzioni e di realizzare un buon livello di omogeneizzazione dei lavori svolti, si è reso necessario favorire in modo assiduo l'interscambio di conoscenze tra i diversi esperti. Peraltro, l'attività di coordinamento è stata resa particolarmente gravosa sia dal fatto che l'*help-desk* ha dovuto sviluppare in prima persona l'AIR (più che supportare analisi fatte dalle amministrazioni), sia dal fatto che ha dovuto, in più

occasioni, coordinare il rapporto tra gli uffici legislativi e le divisioni operative delle amministrazioni interessate.

Il secondo ha riguardato una difficoltà strutturale che si è registrata nella realizzazione del programma di formazione. Infatti, esso è orientato ad aumentare le competenze specifiche in materia di AIR del personale degli uffici legislativi. Peraltro, la maggioranza dei partecipanti ai corsi non disponevano di una preparazione di base adeguata, in particolare in materia di valutazione economica. E questo (anche per l'impossibilità di programmare interventi formativi più ampi all'interno dei tempi concessi alla sperimentazione) ha inficiato in modo notevole la fruizione della formazione specialistica.

Il terzo è derivato dalle laboriose e complesse attività di raccolta delle informazioni necessarie a qualificare le esigenze e gli obiettivi degli interventi normativi, nonché a valutare i costi e benefici delle diverse opzioni regolative. In assenza di mappe delle informazioni disponibili, essa è risultata particolarmente defaticante e gravosa. Le maggiori difficoltà si sono registrate nel reperimento delle informazioni contenute in archivi amministrativi e nella lacunosità o parzialità, in alcuni campi, di rilevazione di dati, spesso elaborati da centri esterni o impostati secondo ottiche e parametri non omogenei o mirati a scopi particolari.

**ALLEGATI**

### **Allegato 1**

**Procedimento di autorizzazione per l'attività di autonoleggio di autoveicoli senza conducente e per l'esercizio dell'attività di rimessa di autoveicoli o vetture e adempimenti richiesti agli esercenti autorimesse (legge n. 340/2000, all. A, n. 32)**

**SCHEDA PRELIMINALE AIR**

*relativa alla semplificazione del "Procedimento di autorizzazione per l'esercizio dell'attività di rimessa di autoveicoli o vetture e adempimenti richiesti agli esercenti autorimesse" (n. 32, all. A della l. n. 340/2000).*

**Panorama dei riferimenti normativi:**

Art. 86 del Testo Unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con R.D. 773/1931 (obbligo di licenza del Questore per gli esercizi di rimessa di autoveicoli o di vetture); art. 196 del R.D. 635/1940 e circolari Ministero dell'Interno 21/5/1958 e 7/7/1995 (statuenti il primo l'obbligo, per gli esercenti autorimesse, della tenuta di un registro; il secondo l'obbligo di notifica, entro 12 ore, all'autorità di P.S. dei ricoveri effettuati); art. 19 del D.P.R. 616/1977 (attribuzione ai comuni delle funzioni di rilascio delle licenze in oggetto, previa comunicazione al Prefetto, titolare del potere di richiedere la sospensione, annullamento o revoca dei provvedimenti in questione. I dinieghi dei provvedimenti sono efficaci solo se il Prefetto esprime parere conforme); Corte Costituzionale n. 77/1987 (che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della norma precedente per la parte in cui non limita i poteri del Prefetto esclusivamente alle esigenze di pubblica sicurezza); art. 20 l. n. 241/1990 (atti di consenso per cui è previsto il silenzio-assenso) e all. 1, n. 70 del D.P.R. n. 407/1994 (indicazione dei termini entro cui la domanda di licenza o autorizzazione si intende accolta e elenco attività sottoposte a tale disciplina, tra cui le rimesse, procedimento per cui è previsto il termine di 60 giorni); eventuali regolamenti comunali.

**A) Obiettivi generali e specifici; immediati,  
di medio e lungo periodo del provvedimento**

<b>A.1. Obiettivo generale</b> [L'obiettivo generale si inserisce nella "filosofia" della legge di semplificazione 1999, che assegna, peraltro, particolare attenzione alla rimozione di eventuali ostacoli alla libera concorrenza di mercato.]	<b>Indicatori</b>
Complessiva semplificazione degli adempimenti	• <u>Riduzione del numero e della gravosità</u>

burocratici connessi alle attività in esame, salvaguardando gli essenziali profili di sicurezza e controllo e rendendo più snelle ed efficaci le relative modalità di attuazione.	degli adempimenti burocratici richiesti agli esercenti autorimesse; <u>eliminazione dei costi</u> , sostenuti dai destinatari diretti, per adempimenti non giustificati da benefici per la collettività.
---	--

A.1. bis Obiettivi complementari	Indicatori
Miglioramenti socio- ambientali derivanti da un uso più razionale ed efficiente dei mezzi di trasporto	Sviluppo delle rimesse quale componente di sistemi integrati di trasporto, con conseguente minore inquinamento da emissioni di scarico specie nei centri congestionati.

A.2. Obiettivi specifici	Indicatori
<ul style="list-style-type: none"> <li>Riordino normativo della materia, che presenta disposizioni stratificate (le prime risalgono al decennio 1930-1940) ancorché appesantite da elementi divenuti anacronistici o che necessitano di coordinamento con le esigenze di tutela della privacy.</li> <li>Canonizzazione, a livello normativo, della progressiva semplificazione degli adempimenti gravanti sugli esercenti autorimesse, sinora attuata soltanto in via amministrativa (facilitazioni previste con circolari dell'autorità di P.S.).</li> </ul>	<p><u>Maggiore unitarietà</u> della fonte della disciplina semplificata rispetto alle precedenti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Riduzione del numero</u> dei provvedimenti amministrativi integrativi della normativa semplificata.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Eliminazione della possibilità di effetti distorsivi del mercato, ipotizzabili con un regime autorizzatorio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Aumento dell'offerta</u> del servizio.</li> <li><u>Riduzione dei prezzi</u>.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Maggiore efficacia ed efficienza (fruibilità) del sistema dei controlli di PS e dei flussi informativi connessi ai controlli.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Riduzione del costo marginale</u> relativo alla raccolta e alla gestione delle informazioni, anche attraverso la selezione delle informazioni effettivamente rilevanti per le autorità di P.S. (razionalizzazione del sistema).</li> </ul>

## B) Ambito dell'intervento

B.1. Confini oggettivi	
Attività interessate dall'intervento	Esercizio dell'attività di rimessa autoveicoli o vetture. La domanda di servizi di rimessa

	autoveicoli e vetture è molto elevata specialmente nei grandi centri urbani e nei centri più congestionati. Il settore presenta interessanti opportunità di impresa. Le crescenti esigenze innescate dal progressivo aumento del traffico urbano e dalle crescenti limitazioni dello stesso nelle aree urbane più congestionate (dovute anche alla maggiore attenzione ai problemi dell'inquinamento), ne fanno un importante elemento per la qualità della vita.
Ambito territoriale di riferimento	Nazionale. Tuttavia – a riguardo della licenza – le esigenze non sono uniformi sull'intero territorio nazionale.
Settori di attività economica coinvolti	Direttamente: Attività di rimessa autoveicoli e vetture. Indirettamente: produttori di autoveicoli, produttori di motoveicoli, esercenti attività di noleggio con e senza conducente, trasporti pubblici urbani (se l'elasticità della domanda è elevata, un aumento dell'offerta di rimessa autoveicoli potrebbe comportare un aumento della domanda di autoveicoli, una variazione dell'offerta di motoveicoli e/o una riduzione nell'utilizzo di altri mezzi di trasporto).

**B.2. Confini soggettivi**

Destinatari diretti	Esercenti attività autorimessa di autoveicoli.
Soggetti coinvolti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utenti dei servizi di autorimessa</li> <li>• Cittadini (effetti socio-ambientali).</li> </ul>
Amministrazioni attuatrici direttamente interessate	Comuni; Ministero dell'Interno (Dipartimento di P.S. - Ufficio per gli affari della polizia amministrativa e sociale e Criminalpol); Questure; Prefetture.
Amministrazioni attuatrici indirettamente interessate	Garante della privacy
Amministrazioni destinatarie dirette	-
Amministrazioni destinatarie indirette	-

**C) Esigenze sociali, economiche e giuridiche prospettate dalle  
amministrazioni e dai destinatari ai fini di un intervento normativo**

**C.1. Ragioni di opportunità dell'intervento**

Le ragioni originarie del provvedimento relativo al rimessaggio (1940) erano legate eminentemente a ragioni di pubblica sicurezza, in un contesto nel quale è lecito ritenere che l'importanza economica di tale attività fosse trascurabile.  
Attualmente, si è osservato in primo luogo che le ragioni di pubblica sicurezza sono notevolmente

cambiate dal momento in cui era stato emanato il regolamento e che non sono efficacemente tutelate dalla normativa vigente, considerato che l'intensificarsi del numero di veicoli in circolazione rende eccessivamente gravoso e a volte impossibile per gli esercenti adempiere alle procedure previste e per le autorità di PS effettuare gli opportuni controlli.

Si osserva viceversa che il rilievo economico dell'attività di rimessaggio ha assunto nel corso del tempo rilevanza crescente (anche se con configurazioni territorialmente molto differenziate), facendo nascere l'esigenza di adattare la disciplina vigente alla nuova realtà.

L'esigenza di semplificazione è stata posta allo studio dal Ministero dell'Interno già nel 1958. In attesa del completamento di tale studio il Ministero ha predisposto una prima circolare che prevedeva una serie di facilitazioni che consentissero, a titolo sperimentale, uno snellimento delle procedure (deroghe per i ricoveri occasionali). In seguito al manifestarsi di ulteriori esigenze di semplificazione, sollecitate in particolare dalle Associazioni di categoria (Confcommercio), nel 1995 il Ministero ha emanato una seconda Circolare senza tuttavia modificare il testo della normativa vigente.

Sono state inoltre rilevate esigenze manifestate pubblicamente e relative proposte di semplificazione

- Resoconto del lavoro svolto dai comuni aderenti al Protocollo d'intesa con il Dipartimento della Funzione Pubblica sulla semplificazione amministrativa. Proposta del Comune di Firenze:  
"Sostituire l'autorizzazione con una mera comunicazione sia nel caso dell'attività di noleggio che nel caso dell'attività di autorimessa. Eventualmente prevedere una sola autorizzazione nel caso si vogliano svolgere entrambe le attività congiuntamente"; La motivazione addotta è che non sussiste più l'esigenza di effettuare un controllo preventivo, incompatibile con una politica di incentivazione della libertà d'iniziativa privata".
- Eurispes (Rapporto 1995 sul fisco "demenziale"): semplificazione degli sproporzionati adempimenti previsti dall'art 196 del R.D n. 635/1940, operata eliminando la tenuta del registro obbligatorio e le relative comunicazioni all'autorità di P.S. In sostituzione, si propone l'obbligo per gli esercenti autorimesse di compilare una scheda sui veicoli ricoverati (da conservare per 30 giorni), indicando solo la marca e il numero di targa del veicolo. L'obbligo dovrebbe essere escluso per il parcheggio temporaneo non superiore alle 12 ore. La motivazione addotta è che a causa dell'elevato movimento di autoveicoli che si verifica nell'arco delle 24 ore e la conseguente impossibilità di poter eseguire tutte le annotazioni richieste dall'art. 196 del regolamento, nella stragrande maggioranza dei parcheggi l'attuale normativa potrebbe essere in gran parte disattesa.
- Confcommercio (su segnalazione dell'associata FIAA): ha manifestato al Ministero dell'Interno, in concomitanza all'elaborazione del disegno di legge di semplificazione per il 1999, l'esigenza di uno snellimento delle incombenze previste dall'art 196 del R.D n. 635/1940, a causa dei notevoli problemi pratici che l'alto numero di veicoli ricoverati pone ai fini della puntuale registrazione dei dati. Ha chiesto fra l'altro l'esonero dagli obblighi in questione per le soste protratte fino a 7 giorni.

## C.2. Rischi che l'intervento mira ad evitare o ridurre

- Rischio che il regime autorizzatorio provochi distorsioni concorrenziali e barriere all'entrata di potenziali nuovi esercenti.

Perpetuarsi di un sistema ormai scollegato dalla salvaguardia di concrete esigenze di sicurezza e non in linea con i principi costituzionali e l'evoluzione del diritto vivente in tema di libertà dell'iniziativa privata (licenze) e di tutela della privacy (registrazione dati).



**C.3. Consultazione**

**Partendo dalle proposte di semplificazione e dai confini oggettivi e soggettivi dell'intervento i soggetti individuati per la Consultazione sono:**

- il Dipartimento di Pubblica Sicurezza- (Ufficio studi. Ufficio per gli Affari della Polizia Amministrativa e sociale e Criminalpol) le Questure, e le Prefetture.. Sono state avviate consultazioni con gli uffici *di line* del Ministero dell'Interno competenti. In particolare, sono state consultate 3 Prefetture (Lecce, Rimini e Sondrio), individuate con l'intento di diversificare l'ambito geografico e la "scala" delle problematiche. Le consultazioni sono state volte a verificare: a) grado di attuazione degli adempimenti connessi ai poteri del Prefetto sulle licenze in oggetto e al sistema di registrazione e comunicazione dei dati sui veicoli ricoverati; b) disponibilità di dati specifici sulla attività in questione; c) attualità del regime autorizzatorio e degli obblighi di registrazione/comunicazione; ed eventuali proposte di semplificazione, segnalando quella già pubblicamente manifestata; d) verifica dell'esistenza di problematiche analoghe con riferimento ad altri procedimenti (così da pervenire a soluzioni omogenee). Lo stesso monitoraggio è stato attuato presso le strutture centrali (Dipartimento di P.S. - Ufficio studi; Ufficio per gli Affari della Polizia Amministrativa e sociale e Criminalpol). Le rilevazioni sono state condotte con interviste semi-strutturate, contenenti una traccia degli argomenti di interesse. Al contempo, sono stati individuati, in sede centrale e periferica, funzionari esperti, anche per la partecipazione a *focus group*. A questa fase ha fatto seguito la preparazione di un questionario inviato agli uffici individuati. Per le prefetture, la somministrazione del questionario è stata curata da un funzionario-referente, specificamente sensibilizzato e informato sulla tematica AIR. Segue la sintesi dei risultati:
- Prefetture: dai dati inviati è plausibile ipotizzare un differente grado di attenzione circa gli adempimenti connessi al rilascio delle licenze. Prefetture del centro nord (Sondrio, Firenze) mostrano una sostanziale indifferenza per la mancata trasmissione delle licenze da parte dei comuni, elemento che, di fatto, inibisce il controllo prefettizio. Lecce, al contrario, testimonia una prassi applicativa attenta, probabilmente per la diversa percezione delle esigenze di pubblica sicurezza avvertite nella specifica realtà locale. Le osservazioni trasmesse dalla prefettura di Lecce sono così sintetizzabili:
  - reticenza dei comuni ad assumersi la responsabilità dei dinieghi connessi alla valutazione della buona condotta, preferendo rimettere la decisione ultima alla Prefettura. Il relativo nullaosta di sicurezza accerta la sussistenza dei requisiti soggettivi, tramite informazioni alle autorità competenti (Questura, Carabinieri e se del caso Casellario giudiziario per carichi pendenti);
  - ancora oggi, si ritiene importante sottoporre in via preventiva, piuttosto che successiva, l'esercizio di tali attività (che, in quanto concretizzarsi nella custodia dei veicoli sono intimamente legate alla fede pubblica) alle prescritte autorizzazioni di polizia, per imprescindibili esigenze di Pubblica Sicurezza connesse alla tutela dell'affidamento degli utenti;
  - il numero di richiesta aumenta con l'approssimarsi del periodo estivo, per attività stagionali. Nel 2000 il numero di licenze trasmesse dai Comuni è stato di 37. Di regola, il termine di 60 giorni è ampiamente rispettato, necessitando il subprocedimento prefettizio di controllo di meno di 30 giorni. Il servizio è svolto da tre dipendenti ma nell'ambito delle complessive competenze inerenti le autorizzazioni di polizia;
  - Quanto agli obblighi di registrazione/comunicazione la normativa è in parte disattesa, per la materiale impossibilità di poter eseguire tutte le annotazioni richieste della legge, a causa dell'elevato movimento di autovetture nell'arco della giornata. La stessa attività di controllo è caduta in desuetudine. Si ritiene utile solo la tenuta

del registro, ai fini di eventuali accertamenti investigativi.

- Ufficio studi e legislazione del Dipartimento di P.S.: nella semplificazione del procedimento di autorizzazione in questione appare intangibile la discrezionalità connessa alla valutazione della buona condotta (ex art. 11 del T.U.L.P.S.). Essa integra un requisito soggettivo sostanziale, non eliminabile attraverso un regolamento di semplificazione. Tale elemento appare ostativo al passaggio dell'autorizzazione in questione dall'ambito di operatività dell'art. 20 a quello dell'art. 19 della l. n. 241/1990. Si suggerisce, invece, la trasformazione del potere prefettizio da preventivo a successivo;
- Comuni: per assumere dati relativi alla gestione comunale delle licenze in oggetto è stato contattato il Comune di Firenze (già autore della proposta di semplificazione che ha innescato l'introduzione di questo procedimento nell'allegato A della legge 340/2000). I risultati della intervista effettuata sono così sintetizzabili:
  1. Non esiste discrezionalità nel rilascio delle autorizzazioni. Non c'è un regolamento comunale per questo tipo d'attività (il possesso dei requisiti è di regola oggetto di auto certificazione). Accertamenti sui requisiti morali sono realizzati a tappeto; cause più rilevanti di diniego sono la mancanza dei requisiti di agibilità o igienici.
  2. Non sono accettate le "cessioni di licenze" e di conseguenza non esiste un mercato per le stesse. Nei casi eventuali di subentro nell'attività, il cedente restituisce la licenza ed il cessionario deve richiedere il rilascio di una nuova.
  3. Il rilascio ed il rinnovo delle licenze è subordinato solo al pagamento dei diritti d'istruttoria pratica. Non viene più richiesto il pagamento della tassa di concessione perché abolita.
  4. Le licenze non sono mai state trasmesse al Prefetto, né sono mai state richieste dai suoi uffici. Viene soltanto inviato il prospetto semestrale delle licenze rilasciate.
  5. Licenze attive nel 2001=circa 150. Una media di 15 infrazioni/irregolarità l'anno è rilevata dalla polizia municipale relativamente alla tenuta del registro.
  6. Conclusivamente, l'amministrazione conferma la proposta di eliminare l'autorizzazione, sostituendola con una denuncia di inizio attività.
- Infocamere: ha fornito dati sul numero imprese registrate, per forma giuridica, nella classe "noleggio di autoveicoli" nell'anno 2000 (complessive 2027 imprese, di cui 237 società di capitale, 449 società di persone, 1325 imprese individuali, 16 altre forme).
- Garante per la privacy: è stato sottoposto al Garante la problematica della costituzione di banche dati sui veicoli ricoverati. Al riguardo è stata segnalata la soluzione proposta nell'originario disegno di legge di riforma del turismo (sfociato poi nella l.135/2001), che per l'analoga materia della registrazione/comunicazione dei dati sugli alloggiati prevedeva la cancellazione delle informazioni dopo tre anni.
- Sogei: le dichiarazioni IVA presentate nel 1997 (per il più esteso raggruppamento "attività connesse ai trasporti") danno un volume d'affari di 10.572.874 miliardi per 5777 società, con una media di 1.830,2 milioni per singola impresa.

Tecniche di consultazione utilizzate: interviste semistrutturate e questionari, accompagnati dalla richiesta di informazioni a Infocamere e Sogei per l'acquisizione di dati statistici. In fase di AIR definitiva si suggerisce la consultazione di utenti del servizio e cittadini, eventualmente rappresentati da associazioni di consumatori, per analizzare le loro percezioni dell'impatto in termini di costi e benefici della semplificazione (anche in termini socio-ambientali), e l'elasticità della domanda a variazioni dell'offerta del servizio di rimessa autoveicoli.

#### D) Opzioni

##### D.1 Opzione zero

##### Caratteristiche

Mantenere l'attuale regime. Comporta la necessità di assicurare l'effettiva trasmissione delle licenze

da parte dei comuni alle Prefetture, elemento che a tutt'oggi appare disatteso in alcune realtà, e di assicurare il puntuale rispetto degli obblighi di registrazione/comunicazione.

**Commenti e possibilità di attuazione**

Presupposti: l'opzione zero muta il quadro organizzativo-finanziario in atto, con ricadute anche sui presupposti economico sociali. Essa richiede ulteriori risorse da parte della P.A. per presidiare gli adempimenti ora disattesi (specie per assicurare l'effettività degli obblighi di registrazione/comunicazione), oltre a implicare possibili reazioni negative da parte dei destinatari diretti in termini di disponibilità a cooperare.

Criticità: il mantenimento dell'attuale normativa non appare idoneo a soddisfare le esigenze e gli obiettivi sinora delineati, imponendo un sistema "rigido" e sproporzionato di controllo del settore. In particolare, l'elemento di discrezionalità connesso alla valutazione della buona condotta appare, infatti, rispondente a obiettive esigenze di sicurezza solo in scenari amministrativi e sociali sottoposti a particolari tensioni.

**Opzione di deregolamentazione**

**Caratteristiche**

**Licenza:**

- Abolizione della licenza (che verrà sostituita da una denuncia di inizio attività e relativi adempimenti).

**Registro e notifica informazioni all'autorità di P.S.:**

- Abolizione dell'obbligo di tenuta del registro.
- Abolizione dell'obbligo di notifica dei dati alle autorità di PS.
  - Ridurre le informazioni richieste dall'attuale normativa al solo tipo e numero di targa dell'autoveicolo, mantenendo il registro e lasciando ai gestori la scelta tra un registro cartaceo o uno in forma informatizzata (con cancellazione dei dati dopo tre anni).
  - Delimitare una fascia di esonero dalla registrazione per i ricoveri occasionali.

**Commenti e possibilità di attuazione**

Presupposti: tale opzione comporta la rimodellazione dell'attuale modalità di gestione del procedimento in oggetto da parte dei comuni, per il soddisfacimento delle esigenze di verifica delle denunce.

Criticità: la realizzazione di tale opzione potrebbe innescare problemi relativamente alla eliminazione secca della valutazione della buona condotta, requisito soggettivo richiesto dalla normativa vigente per tutte le autorizzazioni di polizia, nonché problemi relativi al totale azzeramento dei dati disponibili, per esigenze investigative, sui veicoli ricoverati.

**Opzione di semplificazione**

**Caratteristiche**

**Licenza:**

- Abolizione della licenza (sostituita da una denuncia di inizio attività), accompagnata dalla previsione della facoltà di verifiche da parte del Prefetto (previa comunicazione, su richiesta del Prefetto, delle denunce di attività da parte dei comuni), con connessa possibilità di interdizione dell'attività laddove imposta da esigenze di pubblica sicurezza, acclarate in sede di valutazione del requisito della buona condotta (controllo eventuale e successivo prefettizio).

**Registro e notifica informazioni all'autorità di P.S.:**

- Sostituzione del registro con blocchetto fiscale.
- Eliminazione della notifica.

**Commenti e possibilità di attuazione**

Presupposti: tale opzione trasferirebbe la gestione dell'unico elemento di discrezionalità insito nel procedimento (la valutazione della buona condotta) al Prefetto. Verrebbe, così, distinto il piano di competenza comunale (ossia la verifica, carente di elementi di discrezionalità, dei presupposti e requisiti di legge, sulla base della denuncia di attività dell'interessato) dal piano riservato alla autorità di P.S. (che dovrebbe assicurare la congruenza dello svolgimento dell'attività con le concrete esigenze di sicurezza affioranti nella specifica realtà provinciale, passando da una logica dell'adempimento formale ad una logica di attenzione per concreti fenomeni in atto).

Criticità: possibili difficoltà (anche culturali) in ordine alla realizzazione di un sistema flessibile di tutela delle esigenze di sicurezza.

**D.4 Elencazione dei costi e benefici**

Opzione zero	Aumento dei costi di conformità delle imprese e aumento dei costi di gestione del procedimento da parte delle P.A. derivanti dall'effettiva applicazione della normativa in vigore. Benefici: recupero della piena disponibilità dei dati relativi alla registrazione.
Opzione di derogamentazione	Riduzione dei costi di conformità per le imprese. Riduzione dei costi di gestione dei procedimenti da parte della P.A. Deficit di informazioni potenzialmente sfruttabili per esigenze investigative.
Opzione di semplificazione	Riduzione dei costi di conformità per le imprese e maggiore flessibilità per la pubblica amministrazione nell'indirizzare le risorse necessarie alla gestione del procedimento verso il soddisfacimento delle concrete esigenze di controllo emergenti. Deficit di informazioni potenzialmente sfruttabili per esigenze investigative.

**Quantificazione dei costi e dei benefici delle opzioni esaminate****RIEPILOGO COSTI E BENEFICI****OPZIONE ZERO**

<i>Costi per la compilazione del registro</i>	
Costi a carico delle imprese	18.244.732.000
Costi a carico dell'amministrazione	5.047.164.000
<i>Costi per emissione licenza</i>	
Costi a carico delle imprese	8.129.685.616
Costi a carico dell'amministrazione	732.600.000

**OPZIONE 1 SOSTITUZIONE DEL REGISTRO CON  
BLOCCHETTO FISCALE, ELIMINAZIONE NOTIFICA E  
RIDUZIONE DEL 70% SULL'OBBLIGO DI ARCHIVIAZIONE**

Costi a carico delle imprese	5.473.600.000
Costi a carico dell'amministrazione	417.150.000

**OPZIONE 2 SOSTITUZIONE LICENZA CON DENUNCIA DI INIZIO ATTIVITA'**

<b>Costi a carico delle imprese</b>	<b>9.123.288</b>
<b>Costi a carico dell'amministrazione</b>	<b>166.500.000</b>

**VALORE NETTO - OPZIONE SOSTITUZIONE DEL REGISTRO CON BLOCCHETTO FISCALE, ELIMINAZIONE DELLA NOTIFICA E RIDUZIONE DEL 70% SULL'OBLIGO DI ARCHIVIAZIONE**

<i>Benefici netti per imprese</i>	<i>Differenza</i>	<i>Rapporto</i>
Minori costi per la registrazione	<b>12.771.132.000</b>	<b>70,00%</b>
Minor rischio di cadere nella sanzione (non quantificabile)		
<b>Benefici netti per l'amministrazione</b>	<b>4.630.014.000</b>	<b>91,73%</b>
Minori costi per il controllo		

**VALORE NETTO – OPZIONE SOSTITUZIONE LICENZA CON DENUNCIA INIZIO ATTIVITA'**

	<i>Differenza</i>	<i>Rapporto</i>
<b>Benefici netti per le imprese</b>	<b>8.120.562.329</b>	<b>99,89%</b>
Minori costi		
<b>Benefici netti per l'amministrazione</b>	<b>566.100.000</b>	<b>77,27%</b>
Minori costi		

**Valutazione tecnica delle opzioni**

In base alle caratteristiche delle diverse opzioni, sotto il profilo tecnico si indica come preferita l'adozione dell'Opzione di semplificazione.

Il giudizio di preferenza si fonda su ragioni prevalentemente qualitative, una volta stimati i costi ed i benefici delle tre opzioni: i differenziali costo-beneficio relativi a tutte e tre le opzioni non evidenziano un'opportunità prevalente fondata sull'impatto economico.

Per contro, l'Opzione di semplificazione appare maggiormente in linea con:

- il bilancio costi/efficacia sotto il profilo della sicurezza pubblica;
- una condivisibile “filosofia” di agevolazione allo svolgimento di attività economiche, in assenza di motivi che giustificano il mantenimento di vincoli particolari all'ingresso nel settore medesimo.

**SCHEDA FINALE AIR**

**relativa alla semplificazione del** “Procedimento di autorizzazione per l'esercizio dell'attività di rimessa di autoveicoli o vetture e adempimenti richiesti agli esercenti autorimesse” (n. 32, all. A della l. n. 340/2000).

**A) Obiettivi generali e specifici; immediati,  
di medio e lungo periodo del provvedimento**

<b>A.1. Obiettivo generale</b> [L'obiettivo generale si inserisce nella “filosofia” della legge di semplificazione 1999, che assegna, peraltro, particolare attenzione alla rimozione di eventuali ostacoli alla libera concorrenza di mercato.]	<b>Indicatori</b>
Complessiva semplificazione degli adempimenti burocratici connessi alle attività in esame, salvaguardando gli essenziali profili di sicurezza e controllo e rendendo più snelle ed efficaci le relative modalità di attuazione.	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Riduzione del numero</u> e della <u>gravosità</u> degli adempimenti burocratici richiesti agli esercenti autorimesse; <u>eliminazione dei costi</u>, sostenuti dai destinatari diretti, per adempimenti non giustificati da benefici per la collettività.</li></ul>
<b>A.1. bis Obiettivi complementari</b>	<b>Indicatori</b>
Miglioramenti socio- ambientali derivanti da un uso più razionale ed efficiente dei mezzi di trasporto	Sviluppo delle rimesse quale componente di sistemi integrati di trasporto, con conseguente minore inquinamento da emissioni di scarico specie nei centri congestionati.
<b>A.2. Obiettivi specifici</b>	<b>Indicatori</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Riordino normativo della materia, che presenta disposizioni stratificate (le prime risalgono al decennio 1930-1940) ancorché appesantite da elementi divenuti anacronistici o che necessitano di coordinamento con le esigenze di tutela della privacy</li><li>• Canonizzazione, a livello normativo, della progressiva semplificazione degli adempimenti gravanti sugli esercenti autorimesse, sinora attuata soltanto in via amministrativa (facilitazioni previste con circolari dell'autorità di P.S.).</li></ul>	<u>Maggiore unitarietà</u> della fonte della disciplina semplificata rispetto alle precedenti.  <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Riduzione del numero</u> dei provvedimenti amministrativi integrativi della normativa semplificata.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Eliminazione della possibilità di effetti</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Aumento dell'offerta</u> del servizio.</li></ul>