distorsivi del mercato, ipotizzabili con un regime autorizzatorio.	• Riduzione dei prezzi.
• Maggiore efficacia ed efficienza (fruibilità) del sistema dei controlli di PS e dei flussi informativi connessi ai controlli.	• Riduzione del costo marginale 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).

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	• Utenti dei servizi di autorimessa • Cittadini (effetti socio-ambientali).
Amministrazioni attuatrici direttamente	Comuni; Ministero dell'Interno (Dipartimento di

interessate	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) ILLUSTRAZIONE DELLA METODOLOGIA D'ANALISI ADOTTATA

Metodologia

L'analisi economica è stata incentrata sui costi relativi alla registrazione delle informazioni per attività d'autorimessa e alle pratiche che comportano la presentazione della licenza.
Per quantificare l'impatto dell'intervento normativo consistente *nell'abolizione e sostituzione del registro con il blocchetto fiscale*, si è proceduto inizialmente ad individuare i destinatari diretti (2.027 attività d'autorimessa) ed indiretti (le amministrazioni coinvolte nel lavoro di ricezione archiviazione e controllo dei registri le Questure).
Per la quantificazione dell'impatto *sulla sostituzione della licenza con la denuncia d'inizio attività*, l'individuazione dei destinatari diretti è volta alle società che annualmente decidono di entrare nel mercato, stimate in 74 unità. I destinatari indiretti sono le amministrazioni (Comuni e Prefetture) che sono coinvolte nel lavoro di rilascio licenza.

Per ogni categoria di destinatari sono stati individuati i costi ed i benefici classificandoli in diretti ed indiretti.
A causa della mancanza di dati e di previsioni attendibili sulla dinamica del settore, si è fatto riferimento ai dati relativi all'anno 2000, che è stato quindi adottato quale anno rappresentativo.
E' essenziale notare che tutte le previsioni si riferiscono ad un intervallo temporale di un anno.
Si è quindi proceduto a valutare l'impatto quantitativo e - dove non possibile - qualitativo, per ciascuna categoria d'attività su destinatari diretti ed indiretti.

Analisi di sensibilità

Alcuni dei valori utilizzati nell'analisi costi-benefici sono frutto di stime e come tali possono comportano incertezza sull'affidabilità dei risultati. In particolare, oggetto di stima sono il volume d'affari e i carichi di lavoro. Si riportano di seguito gli elementi che maggiormente influenzano la variabilità dei risultati sui quali sarebbe necessario effettuare un'analisi per scenari.

Volume d'affari
- Tempo dedicato per la compilazione dei registri da parte delle autorimesse.
- Tempo dedicato per la compilazione del blocchetto fiscale da parte delle autorimesse.

- Tempo dedicato da parte delle amministrazioni al controllo registri, blocchetti fiscali, rilascio licenze e ricezione denuncia inizio attività.

D) IMPATTO DIRETTO ED INDIRETTO SULL'ORGANIZZAZIONE E SULL'ATTIVITÀ DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI.

L'amministrazione principalmente interessata è il Ministero degli Interni. La sostituzione del registro con un blocchetto di tipo fiscale comporterebbe un concreto snellimento delle procedure con vantaggi di tipo economico per le imprese, ad oggi impegnate a sostituirsi ad agenti di pubblica sicurezza ai cui obblighi non è più possibile ottemperare proprio in considerazione dell'elevato numero di veicoli circolanti. Lo stesso Ministero degli Interni, riconoscendo la sproporzione degli adempimenti richiesti al gestore d'autorimessa, era intervenuto con una circolare che permetteva alcune semplificazioni per i clienti occasionali nei limiti delle 48 ore dal ricovero dell'autoveicolo.

Anche la semplificazione relativa alla sostituzione della licenza con la denuncia d'inizio attività comporta uno sgravio di lavoro sia per le imprese che per le Amministrazioni, questo senza venir meno agli obblighi normativi in quanto l'esercizio dell'attività avverrebbe nel rispetto delle seguenti disposizioni:
1) Iscrizione alla Camera di Commercio con l'obbligo della medesima di verificare il possesso da parte del richiedente del certificato prevenzione incendi e recante il numero massimo d'autoveicoli consentiti, le prescrizioni ed eventuali divieti.
2) Obbligo di esporre il listino dei prezzi praticati come attualmente in vigore.

E) IMPATTO SUI DESTINATARI DIRETTI ED INDIRETTI

Sono di seguito riportati i valori dei costi e benefici relativi alle opzioni sopraccitate.
I calcoli dettagliati per costi e benefici sono riportati in allegato.

Quantificazione dei costi e dei benefici delle opzioni esaminate

RIEPILOGO COSTI E BENEFICI

OPZIONE ZERO

Costi per la compilazione del registro	
Costi a carico delle imprese	**18.244.732.000**
Costi a carico dell'amministrazione	**5.047.164.000**
Costi per emissione licenza	
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'

Costi a carico delle imprese	**9.123.288**
Costi a carico dell'amministrazione	**166.500.000**

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

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

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

	Differenza	*Rapporto*
Benefici netti per le imprese	**8.120.562.329**	**99,89%**
Minori costi		
Benefici netti per l'amministrazione	**566.100.000**	**77,27%**
Minori costi		

SCHEDA PRELIMINALE AIR

relativa alla semplificazione del "Procedimento di autorizzazione per l'attività di noleggio di autoveicoli senza conducente" (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 (previsione della licenza del Questore per gli esercizi di rimessa di autoveicoli o di vetture) e art 158 del relativo regolamento di attuazione, approvato con R.D. 635/1940 (estensione della disciplina della licenza per l'attività di rimessaggio alla attività di noleggio da rimessa senza conducente); 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 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. 74 del d.P.R. n. 407/1994 (indicazione dei termini entro cui la domanda di licenza si intende accolta e elenco attività sottoposte a tale disciplina, tra cui il noleggio di autoveicoli senza conducente, sottoposto al termine di 60 giorni); art. 84 del nuovo codice della strada (d.lgs. n. 285/1992), relativamente alla relazione tra rilascio della carta di circolazione dei veicoli destinati al noleggio senza conducente e licenza per l'esercizio di tale attività.

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

A.1. Obiettivo generale [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.]	**Indicatori**
Complessiva semplificazione degli adempimenti burocratici connessi alle attività in esame, salvaguardando gli essenziali profili di sicurezza	• Riduzione del numero e della gravosità degli adempimenti burocratici richiesti agli esercenti il noleggio: eliminazione dei costi,

e controllo e rendendo più snelle ed efficaci le relative modalità di attuazione.	sostenuti dai destinatari diretti, per adempimenti non giustificati da benefici per la collettività.

A.1. bis Obiettivi complementari	Indicatore
Miglioramenti in campo socio- ambientale derivanti da un uso più razionale ed efficiente dei mezzi di trasporto	Sviluppo del noleggio di veicoli (anche elettrici) quale componente di sistemi integrati di trasporto, con conseguente minore inquinamento da emissioni di scarico specie nei centri congestionati.

A.2. Obiettivi specifici	Indicatore quantitativo
• Riordino normativo della materia, che presenta disposizioni stratificate (le prime risalgono al decennio 1930-1940) ancorché appesantite da elementi divenuti anacronistici.	• Maggiore unitarietà della fonte della disciplina semplificata rispetto alle precedenti.
• Eliminazione della possibilità di effetti distorsivi del mercato, ipotizzabili con un regime autorizzatorio.	• Aumento dell'offerta del servizio. • Riduzione dei prezzi.

B) Ambito dell'intervento

B.1. Confini oggettivi	
Attività interessate dall'intervento	Esercizio dell'attività di noleggio autoveicoli. La domanda di tali servizi appare in progressiva crescita e il settore presenta quindi interessanti opportunità potenziali di impresa. Si sottolineano le crescenti esigenze di mobilità che richiedono l'uso combinato di più mezzi (es. aereo + auto a noleggio) e la crescita del noleggio a lungo termine (nel segno del passaggio da una cultura del possesso ad uno dell'uso dei beni; cfr. l'aumentata percentuale di flotte aziendali gestite in noleggio e l'interesse delle stessa P.A. per il noleggio come alternativa al parco delle "auto blu"). Da evidenziare, altresì, la tendenza di alcune amministrazioni comunali a incoraggiare l'impiego di veicoli elettrici anche attraverso il noleggio degli stessi, a servizio delle aree centrali più congestionate e/o con acceso regolato (cfr. le sperimentazioni di trasporto pubblico individuale a noleggio con auto elettriche realizzate a Torino e Napoli,

	richiamate dal libro blu "Per una politica della mobilità nelle aree urbane" della direzione ambiente e politiche industriali di Fiat auto, ed. 2000).
Ambito territoriale di riferimento	Nazionale. Tuttavia le esigenze non sono uniformi sull'intero territorio nazionale.
Settori di attività economica coinvolti	Direttamente: attività di noleggio autoveicoli. Indirettamente: produttori di veicoli, esercenti attività di noleggio con conducente, trasporti pubblici urbani.

B.2. Confini soggettivi	
Destinatari diretti	Esercenti attività noleggio di autoveicoli senza conducente.
Soggetti coinvolti	• Esercenti attività contigue a quelle in oggetto, nei confronti dei quali la semplificazione potrebbe avere effetti indiretti e spostamenti della domanda di prodotti con elevata sostituibilità. • Utenti dei servizi di noleggio veicoli senza conducente.
Amministrazioni attuatrici direttamente interessate	Comuni; Prefetture; Ministero dell'Interno (Dipartimento di P.S. - Ufficio per gli affari della polizia amministrativa e sociale).
Amministrazioni attuatrici indirettamente interessate	Polizia stradale
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 alla disciplina dell'attività di noleggio (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 mentre nettamente dominante appariva l'esigenza di controllo della mobilità dei singoli e della popolazione nel suo insieme. Le ragioni di pubblica sicurezza sono notevolmente cambiate dal momento in cui era stato emanato il regolamento ad oggi. L'aspetto economico ha assunto, invece, nel corso del tempo rilevanza crescente (anche se con configurazioni territorialmente differenziate), facendo nascere l'esigenza di adattare la disciplina vigente a questa nuova realtà.

Rilevata una sola esigenza manifestata pubblicamente, concretizzata in una specifica proposta 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".

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.

C.3. Consultazioni

Partendo dalla proposta di semplificazione e dai confini oggettivi e soggettivi dell'intervento, i soggetti individuati per le Consultazioni sono stati:

- **il Ministero dell'Interno, le Prefetture, la Polizia stradale**. 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; b) disponibilità di dati specifici sulla attività in questione; c) attualità del regime autorizzatorio ed eventuali proposte di semplificazione, segnalando quella già pubblicamente manifestata (comune Firenze); 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; Polizia stradale). Le rilevazioni sono state condotte con interviste semi-strutturate, contenenti una traccia degli argomenti su riportati. 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 formale 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:
  2. Polizia stradale: il regime autorizzatorio non appare soddisfare alcuna attuale esigenza di sicurezza del traffico. La licenza ben potrebbe essere sostituita da una dichiarazione di inizio di attività;
  3. Prefetture: dai dati inviati è plausibile ipotizzare un differente grado di attenzione sugli adempimenti connessi al procedimento in questione. 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 di servizio al pubblico 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 per il noleggio trasmesse dai Comuni è stato di 25. 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.

Questi dati complessivi suggeriscono che l'attualità del controllo prefettizio sia strettamente collegata al grado di funzionalità delle amministrazioni comunali e alla generale evoluzione delle esigenze di sicurezza sul territorio provinciale.

4. Ufficio studi e legislazione del Dipartimento di P.S.: nella semplificazione del procedimento 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). Un apposito questionario è stato inviato al responsabile del procedimento di autorizzazione in questione. I risultati sono così sintetizzabili:

7. 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) e gli accertamenti sui requisiti morali sono realizzati periodicamente, a campione. Non si sono mai verificati casi di accertamenti "negativi".
8. 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.
9. Il rilascio ed il rinnovo delle licenze è subordinato solo al pagamento dei diritti d'istruttoria pratica (£. 25.000). Non viene più richiesto il pagamento della tassa di concessione perché abolita
10. Le licenze di noleggio veicoli senza conducente non sono mai state trasmesse al Prefetto, né sono mai state richieste dai suoi uffici. Viene soltanto inviato il prospetto semestrale delle licenze rilasciate;
11. Licenze attive al 28/5/2001: 83; Rilasciate nel decennio 1987 – 1997: 28; nel triennio 1998 – 2000: 45 (1998=11; 1999=17; 2000=17); nei primi 5 mesi del 2001: 10. Mediamente vengono negate due autorizzazioni ogni anno, per i seguenti motivi:

- carenza di documentazione
- oggetto sociale non conforme
- area utilizzata per rimessa, non conforme al P.R.G. vigente

In genere non esiste contenzioso. I segmenti di mercato sono 4:

- *Noleggio di veicoli per viaggi a lasciare* (grandi compagnie es.: Avis, Hertz, ecc);

- *Noleggio di auto sostitutive* (autocarrozzerie, autofficine, concessionarie...), settore che appare in espansione;
- *Noleggio di veicoli elettrici* per spostamenti in area pedonale o Zone a traffico limitato;
- *Noleggio di biciclette e scooter* (piccole cooperative o singoli privati.

Una stima di quante risorse, in termini di tempo/addetti, sono attualmente destinate in comune a seguire i procedimenti in questione può calcolarsi in circa 1 unità lavorativa per 6/12 ore alla settimana. Conclusivamente, l'amministrazione conferma la proposta di eliminare l'autorizzazione, sostituendola con una denuncia di inizio attività.

- **Associazioni di categoria (ANIASA Associazione Noleggiatori Italiani Autoveicoli Senza Autista, associata a FISE e Confindustria)**: l'associazione contattata raccoglie 18 imprese, che gestiscono circa il 90% del mercato locazione veicoli. I dati forniti sono così sintetizzabili:
  - Le imprese aderenti hanno immatricolato nel 2000, in considerazione dell'elevato turn-over (nel settore della locazione a breve termine la flotta viene rinnovata mediamente ogni 6-8 mesi), 180.000 vetture nuove di fabbrica, pari ad un importo di circa 4.300 miliardi di lire, rappresentando il più grande volume di acquisti sul mercato italiano. La flotta di veicoli è distribuita in 2000 punti di noleggio diffusi su tutto il territorio nazionale ed è rinnovata per il breve termine con un turn-over annuo superiore al 100% e per il lungo termine ogni 36 mesi;
  - Si tratta per il settore del noleggio a breve termine di aziende multinazionali e nazionali come Hertz, Avis, Europcar, Sixt, Autoservizi Maggiore, Italy by car e di alcuni importanti licenziatari. Sono aziende ad alto profilo imprenditoriale, particolarmente interessate ai rapporti internazionali e alle politiche del turismo (tramite FISE aderiscono a Federturismo e a Federtrasporto di Confindustria). E' da segnalare che circa 280 piccole aziende, spesso a conduzione familiare, delle oltre 900 risultanti dai dati ISTAT, operano in collegamento con le più importanti e strutturate aziende del settore, avendo instaurato rapporti operativi in qualità di agenti o licenziatari;
  - Il settore della locazione a lungo termine, che confina operativamente con il leasing finanziario, è notevolmente cresciuto negli ultimi 5 anni, registrando incrementi di fatturato tra il 16 e il 20%. Le più importanti imprese del settore locazione a lungo termine sono sia derivazioni dalla originaria attività delle società a breve termine, sia di proprietà di banche o di grandi gruppi industriali. Nell'ultimo biennio si rileva un incremento della flotta veicoli del 50% annuo e, secondo gli operatori, è destinato ad un ulteriore sviluppo. Ciò è da porsi in relazione da una parte alla pluralità dei servizi offerti con minori costi complessivi e, pertanto, alla progressiva affermazione dell'outsourcing nel settore del trasporto aziendale e dall'altra nella dismissione, seppur lenta e parziale, del parco auto delle amministrazioni statali;
  - Anche se nell'ultimo triennio si è arrivati (con un aumento dello 0.4%) all'1.1% della popolazione, il numero degli utilizzatori del noleggio in Italia è ancora lontano dai livelli europei (3-4% della popolazione, con punta massima del 9% in Inghilterra), e lontanissimo dal mercato nordamericano, assestato sul 12%.
  - Sullo scenario europeo, il settore che crescerà maggiormente sarà quello dei noleggi presso le airport locations, ed acquisterà sempre maggiore importanza il settore del fleet management. La crescita dell'airport business sarà guidata dalla continua deregulations nel settore aereo, la crescita di competizione e la diminuzione dei prezzi dei biglietti. Lo sviluppo del mercato dell'autonoleggio è previsto anche come risultato dell'introduzione effettiva dell'Euro, evento che alimenterà la crescita del business travel. La previsione è di un aumento, entro il 2004, tra il 6 e il 10% del volume dei noleggi
- **Infocamere**: ha fornito dati sul numero imprese registrate, per forma giuridica, nella classe

"noleggio di autovetture" nell'anno 2000 (complessive 2043 imprese, di cui 486 società di capitale, 406 società di persone, 1.123 imprese individuali, 28 altre forme)
- **Sogei**: le dichiarazioni IVA presentate nel 1997 danno un volume d'affari di 1.312.263 per 1636 società, con una media di 802,1
- **ISTAT**: il censimento industria 1996 (banca dati on line) conta 946 imprese e 3785 addetti per l'autonoleggio. Quello del 1991 828 imprese e 3845 addetti.

Tecniche di consultazione utilizzate: interviste semistrutturate e questionari, accompagnati dalla richiesta di informazioni a FISE, Infocamere, Sogei e ISTAT, 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 noleggio.

D) Opzioni

D.1 Opzione zero
Caratteristiche
Mantenere l'attuale regime. Comporta la necessita di assicurare l'effettiva trasmissione delle licenze da parte dei comuni alle Prefetture, elemento che a tutt'oggi appare disatteso in alcune realtà.
Commenti e possibilità di attuazione
Presupposti: l'opzione zero non muta il quadro organizzativo finanziario in atto, così come per i presupposti economico sociali. Criticità: il mantenimento dell'attuale normativa non appare idoneo a soddisfare le esigenze e gli obiettivi delineati nella scheda, imponendo un sistema "rigido" e sproporzionato di controllo del settore. 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.

D.2 Opzione di deregolamentazione
Caratteristiche
Abolizione della licenza (sostituita da una denuncia di inizio attività).
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.

D.3 Opzione di semplificazione
Caratteristiche
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 denuncie di attività da parte dei comuni), con connessa possibilità di interdizione dell'attività laddove imposta da esigenze di pubblica sicurezze, acclarate in sede di valutazione del requisito della buona condotta (controllo successivo prefettizio).
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	Mantenimento degli attuali costi di conformità delle imprese e dei costi di gestione del procedimento da parte delle P.A.
Opzione di deregolamentazione	Riduzione dei costi di conformità per le imprese.
Opzione di semplificazione	Riduzione dei costi di conformità per le imprese e maggiore flessibilità per la pubblica amministrazione nel poter indirizzare le risorse necessarie alla gestione del procedimento verso il soddisfacimento di concrete esigenze di controllo emergenti.

Quantificazione dei costi e dei benefici delle opzioni esaminate

RIEPILOGO COSTI E BENEFICI

OPZIONE ZERO

Costi per emissione licenza	
Costi a carico delle imprese	**4.144.214.689**
Costi a carico dell'amministrazione	**465.300.000**

OPZIONE 2 SOSTITUZIONE LICENZA CON DENUNCIA DI INIZIO ATTIVITA'

Costi a carico delle imprese	**5.794.521**
Costi a carico dell'amministrazione	**105.750.000**

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

	Differenza	*Rapporto*
Benefici netti per le imprese *Minori costi*	**4.138.420.169**	**99,86%**
Benefici netti per l'amministrazione *Minori costi*	**359.550.000**	**77,27%**

Valutazione tecnica delle opzioni

In base alle caratteristiche delle diverse opzioni, si preferisce 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 (si riporta, separatamente, una tabella comparativa dei costi e dei 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 una condivisibile "filosofia" di agevolazione dello svolgimento di attività economiche, in assenza di un documentato motivo che suggerisca il mantenimento di vincoli formali all'ingresso.

SCHEDA FINALE AIR

relativa alla semplificazione del "Procedimento di autorizzazione per l'attività di noleggio di autoveicoli senza conducente" (n. 32, all. A della l. n. 340/2000).

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

A.1. Obiettivo generale [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.]	**Indicatori**
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.	• Riduzione del numero e della gravosità degli adempimenti burocratici richiesti agli esercenti autorimesse: eliminazione dei costi, sostenuti dai destinatari diretti, per adempimenti non giustificati da benefici per la collettività.

A.1. bis Obiettivi complementari	**Indicatore**
Miglioramenti in campo socio- ambientale derivanti da un uso più razionale ed efficiente dei mezzi di trasporto	Sviluppo del noleggio di veicoli (anche elettrici) quale componente di sistemi integrati di trasporto, con conseguente minore inquinamento da emissioni di scarico specie nei centri congestionati.

A.2. Obiettivi specifici	**Indicatore quantitativo**
• Riordino normativo della materia, che presenta disposizioni stratificate (le prime risalgono al decennio 1930-1940) ancorché appesantite da elementi divenuti anacronistici.	• Maggiore unitarietà della fonte della disciplina semplificata rispetto alle precedenti.
• Eliminazione della possibilità di effetti distorsivi del mercato, ipotizzabili con un regime autorizzatorio.	• Aumento dell'offerta del servizio. • Riduzione dei prezzi.

B) Ambito dell'intervento

B.1. Confini oggettivi	
Attività interessate dall'intervento	Esercizio dell'attività di noleggio autoveicoli. La domanda di tali servizi appare in progressiva crescita e il settore presenta quindi interessanti opportunità potenziali di impresa. Si sottolineano le crescenti esigenze di mobilità che richiedono l'uso combinato di più mezzi (es. aereo + auto a noleggio) e la crescita del noleggio a lungo termine (nel segno del passaggio da una cultura del possesso ad uno dell'uso dei beni; cfr. l'aumentata percentuale di flotte aziendali gestite in noleggio e l'interesse delle stessa P.A. per il noleggio come alternativa al parco delle "auto blu"). Da evidenziare, altresì, la tendenza di alcune amministrazioni comunali a incoraggiare l'impiego di veicoli elettrici anche attraverso il noleggio degli stessi, a servizio delle aree centrali più congestionate e/o con acceso regolato (cfr. le sperimentazioni di trasporto pubblico individuale a noleggio con auto elettriche realizzate a Torino e Napoli, richiamate dal libro blu "Per una politica delle di mobilità nelle aree urbane" della direzione ambiente e politiche industriali di Fiat auto, ed. 2000)
Ambito territoriale di riferimento	Nazionale. Tuttavia le esigenze non sono uniformi sull'intero territorio nazionale.
Settori di attività economica coinvolti	Direttamente: attività di noleggio autoveicoli. Indirettamente: produttori di veicoli, esercenti attività di noleggio con conducente, trasporti pubblici urbani.

B.2. Confini soggettivi	
Destinatari diretti	Esercenti attività noleggio di autoveicoli senza conducente.
Soggetti coinvolti	• Esercenti attività contigue a quelle in oggetto, nei confronti dei quali la semplificazione potrebbe avere effetti indiretti e spostamenti della domanda di prodotti con elevata sostituibilità. • Utenti dei servizi di noleggio veicoli senza conducente.
Amministrazioni attuatrici direttamente interessate	Comuni; Prefetture; Ministero dell'Interno (Dipartimento di P.S. - Ufficio per gli affari della polizia amministrativa e sociale).
Amministrazioni attuatrici indirettamente	Polizia stradale

interessate	
Amministrazioni destinatarie dirette	
Amministrazioni destinatarie indirette	

c)ILLUSTRAZIONE DELLA METODOLOGIA D'ANALISI ADOTTATA

Metodologia

L'analisi economica è stata incentrata sui costi relativi alle pratiche che comportano la presentazione della licenza per l'attività oggetto d'interesse dell'analisi d'impatto (noleggio).
Per la quantificazione dell'impatto *sulla sostituzione della licenza con la denuncia d'inizio attività*, l'individuazione dei destinatari diretti è volta alle società che annualmente decidono di entrare nel mercato, stimate in 47 attività d'autonoleggio. I destinatari indiretti sono le amministrazioni (Comuni e Prefetture) coinvolte nel lavoro di rilascio licenza.

Per ogni categoria di destinatari sono stati individuati i costi ed i benefici classificandoli in diretti ed indiretti.
A causa della mancanza di dati e di previsioni attendibili sulla dinamica del settore, si è fatto riferimento ai dati relativi all'anno 2000, che è stato quindi adottato quale anno rappresentativo.
E' essenziale far notare che tutte le previsioni si riferiscono ad un intervallo temporale di un anno.
Si è quindi proceduto a valutare l'impatto quantitativo e - dove non possibile - qualitativo, per ciascuna categoria d'attività su destinatari diretti ed indiretti.

Analisi di sensibilità

Alcuni dei valori utilizzati nell'analisi costi-benefici sono frutto di stime e come tali possono comportano incertezza sull'affidabilità dei risultati. In particolare, oggetto di stima sono il volume d'affari e i carichi di lavoro. Si riportano di seguito gli elementi che maggiormente influenzano la variabilità dei risultati sui quali sarebbe necessario effettuare un'analisi per scenari.

A) Volume d'affari

B) Tempo dedicato da parte delle amministrazioni rilascio licenze e ricezione denuncia inizio attività.

D) IMPATTO DIRETTO ED INDIRETTO SULL'ORGANIZZAZIONE E SULL'ATTIVITÀ DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI.

L'amministrazione principalmente interessata è il Ministero degli Interni.

La semplificazione relativa alla sostituzione della licenza con la denuncia d'inizio attività comporta un grosso sgravio di lavoro sia per le imprese che per le Amministrazioni, questo