ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **CIII**
n. **1**

RELAZIONE

SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA SEMPLIFICAZIONE DEI PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

(Articolo 20, comma 1, della legge 15 marzo 1997, n. 59)

Presentata dal Ministro per la funzione pubblica
(MAZZELLA)

Trasmessa alla Presidenza il 24 febbraio 2003

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

INDICE

Introduzione ..... *Pag.* 7

La semplificazione normativa delle procedure ..... » 8

La semplificazione per i cittadini, le imprese e le amministrazioni ..... » 9

Gli sportelli unici ..... » 9

Altre misure di semplificazione ..... » 12

Il riordino normativo ..... » 18

La razionalizzazione normativa. I nuovi codici ..... » 20

L'analisi d'impatto della regolamentazione ..... » 23

La sperimentazione in attuazione della direttiva 27 marzo 2000 ..... » 24

La direttiva 21 settembre 2001 ..... » 25

Attività internazionali nel campo della semplificazione e migliore regolazione ..... » 27

Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) ..... » 28

Gruppo dei direttori della migliore regolazione ..... » 28

Consiglio competitività ..... » 29

Partecipazione ad iniziative bilaterali o di singoli paesi ... » 29

ALLEGATI:

Allegato A

Tabella procedimenti semplificati e regolamenti pubblicati . » 30

Tabella previsioni di semplificazione soppresse e in corso di soppressione ..... » 41

Tabella procedimenti da semplificare ..... » 54

Allegato B: Testi unici ..... » 58

Relazione sullo stato di attuazione della semplificazione dei procedimenti amministrativi (articolo 20, comma 1, della legge 15 marzo 1997, n. 59)

Relazione sullo stato di attuazione della semplificazione dei procedimenti amministrativi (articolo 20, comma 1, della legge 15 marzo 1997, n. 59)

Il processo di semplificazione normativa e amministrativa rappresenta uno strumento di politica istituzionale con cui far fronte alle esigenze, fortemente avvertite nella società, di arginare il proliferare della produzione normativa e l'eccessiva complessità dell'azione amministrativa; tale processo si inserisce, peraltro, in un contesto più generale di riforma del sistema della regolazione avviato in gran parte dei paesi dell'Unione europea e in quelli che aderiscono all'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE).

Il programma di delegificazione, semplificazione procedurale e riduzione normativa, avviato con l'obiettivo di migliorare la pubblica amministrazione, ha avuto come suoi capisaldi l'attività di riordino normativo, che ha portato all'emanazione di testi unici *misti* a carattere ricognitivo, contenenti le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano i settori considerati, nonché gli interventi di delegificazione e semplificazione normativa, realizzati attraverso l'emanazione di regolamenti di semplificazione di specifici procedimenti tassativamente individuati dalle leggi di semplificazione.

L'attività di semplificazione e di riordino normativo finora condotta è stata avviata dalle strutture del Dipartimento della funzione pubblica, per essere poi proseguita dal Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure, istituito, com'è noto, dalla legge n. 50 del 1999. Tale competenza è stata da ultimo restituita alla Funzione pubblica attraverso la legge 6 luglio 2002, n. 137, che ha previsto l'istituzione presso il Dipartimento di un nuovo ufficio di livello dirigenziale generale per lo svolgimento dell'attività normativa ed amministrativa di semplificazione, nonché di non più di due servizi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'applicazione dell'analisi di impatto della regolamentazione e per la predisposizione di sistemi informatici di documentazione giuridica a beneficio delle pubbliche amministrazioni e dei cittadini. Con il successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 luglio 2002, recante l'ordinamento delle strutture generali della Presidenza, si è infine provveduto all'istituzione dell'ufficio per la semplificazione delle norme e delle procedure e alla definizione in capo al Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi delle competenze in materia di A.I.R..

La semplificazione normativa delle procedure

Com'è noto, la legge n. 59 del 1997 ha delineato il quadro ordinamentale degli interventi di semplificazione procedimentale da attuarsi in via di delegificazione.

In particolare, l'articolo 20 della legge n. 59/1997, ha individuato i principi ed i criteri direttivi cui conformare le iniziative di semplificazione, attraverso l'adozione dei relativi regolamenti che disciplinano la materia procedimentale, con conseguente abbassamento del livello della fonte normativa.

Il processo di semplificazione normativa e procedurale finora realizzato ha portato alla semplificazione di 105 procedimenti fra quelli ricompresi nell'allegato alla legge n. 59/1997, come modificata dalla legge n. 191/1998, nonché negli allegati alle leggi di semplificazione n. 50/1999 e n. 340/2000. Si è in tal modo pervenuti all'emanazione di 62 regolamenti di semplificazione, alcuni dei quali, come risulta evidente, hanno semplificato più procedimenti fra loro connessi.

Sulla base dei principi e criteri direttivi fissati dall'articolo 20 della legge n. 59/1997, ed in coerenza con le linee guida delineate dalla normativa generale sul procedimento amministrativo di cui alla legge n. 241 del 1990, gli interventi di semplificazione normativo-procedurale sono stati realizzati attraverso l'applicazione di specifiche "tecniche", che, in relazione agli effetti diretti sulla disciplina procedimentale, possono essere convenzionalmente ricondotte a tre categorie generali:

- tecniche di *eliminazione*, con le quali si perseguono effetti soppressivi di procedimenti;
- tecniche di *riduzione*, laddove prevalgono effetti di parziale revisione della disciplina o di soppressione di singoli segmenti procedimentali;
- tecniche di *razionalizzazione*, a loro volta articolabili in *razionalizzazione normativa* o *razionalizzazione procedimentale* a seconda della prevalenza di effetti di revisione organica della normativa - anche per le eventuali connessioni con altri procedimenti - o di effetti più specifici di ristrutturazione semplificatrice di schemi procedimentali, come nei casi di riforma dell'intero assetto procedimentale nei suoi profili funzionali e/o organizzativi.

Sulla base dei richiamati criteri il processo di semplificazione normativa e procedurale finora realizzato ha portato all'introduzione di significative misure semplificatorie per i cittadini, le imprese e la pubblica amministrazione.

La semplificazione per i cittadini, le imprese e le amministrazioni

- ***Gli sportelli unici***

Lo *sportello unico per le attività produttive* ha rappresentato un'importante misura di promozione di attività economiche, consentendo alle imprese di avere un interlocutore unico cui rivolgersi per gli adempimenti previsti dai procedimenti che riguardano gli insediamenti produttivi di beni e di servizi. In tale ottica, il Dipartimento della funzione pubblica, nell'ambito delle iniziative di Governo finalizzate ad incentivare l'innovazione organizzativa e amministrativa delle pubbliche amministrazioni, ha promosso con l'avviso 1/2002 il finanziamento di progetti di sviluppo di sportelli unici per le attività produttive, per assicurare un "sistema di servizi unificati alle imprese". L'obiettivo che s'intende perseguire è la costituzione di sportelli unici, che, al termine degli interventi, siano in grado di svolgere tutte le funzioni previste dal d.P.R. n. 447 del 1998 e dal d.P.R. n. 440 del 2000, relative agli impianti e a tutte le attività di produzione di beni e servizi, ivi incluse le attività agricole, commerciali ed artigiane, le attività turistiche ed alberghiere, i servizi resi dalle banche e dagli intermediari finanziari, i servizi di telecomunicazioni.

La pubblicazione dell'avviso ha rappresentato soltanto il primo passo verso la trasformazione dello sportello unico in uno sportello *on line* per l'erogazione di servizi integrati alle imprese e che consenta di ridurre i tempi per il rilascio dei provvedimenti finali. L'avviso ha avuto un'ampia risposta da parte delle amministrazioni interessate; sono stati presentati 258 progetti con il coinvolgimento di 1.454 comuni per una popolazione complessiva di 12.845.405 abitanti.

Ulteriori risorse potranno essere assegnate agli sportelli unici più efficienti che avranno soddisfatto alcuni indicatori di efficacia ed efficienza amministrativa. Per il sistema di premialità si richiede che gli sportelli abbiano concluso almeno il 90 per cento dei procedimenti entro i tempi massimi previsti e che abbiano coperto, con i loro servizi, almeno l'80 per cento della popolazione regionale.

A valere sull'avviso 1/2002 sono stati ammessi al finanziamento 53 progetti mirati alla costituzione degli sportelli unici. In particolare, sono stati ammessi al finanziamento 40 progetti delle regioni dell'obiettivo 1 e 13 progetti dell'obiettivo 2. Tutti gli interventi dovranno essere conclusi entro dodici mesi dalla stipula delle convenzioni.

Fra le misure semplificatorie amministrative introdotte dai regolamenti di semplificazione, oltre allo sportello unico per le attività produttive, sono state assunte analoghe iniziative volte a incoraggiare l'imprenditorialità e a semplificare gli adempimenti burocratici per i cittadini:

In particolare sono stati introdotti ulteriori modelli di sportello unico:

- *Sportello unico regionale per l'internazionalizzazione delle imprese:* il d.P.R. n. 161 del 9 febbraio 2001, ha previsto l'istituzione di un interlocutore unico per le imprese sul territorio, al fine di agevolare la diffusione e l'accesso degli operatori economici a tutti i servizi di carattere finanziario, assicurativo, informativo e promozionale relativi agli strumenti internazionali, comunitari, nazionali e regionali in materia di internalizzazione delle imprese. Lo sportello quindi oltre a fornire informazioni e assistenza alle imprese, cura gli adempimenti relativi alla concessione di agevolazioni, contributi, sovvenzioni, incentivi e benefici per il sostegno allo sviluppo delle esportazioni e l'attività d'impresa all'estero. Lo sportello, in particolare, riceve le domande, le inoltra al soggetto competente e assicura anche la trasmissione ai destinatari dei provvedimenti adottati dai soggetti competenti.
  Le modalità di organizzazione dello sportello sono rinviate ad accordi da stipularsi ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 241 del 1990.

- *Sportello unico per l'edilizia*: è istituito dalle amministrazioni comunali , anche in forma associata, per la cura di tutti i rapporti fra il privato e le amministrazioni tenute a pronunciarsi in merito all'intervento edilizio oggetto della richiesta di permesso o di denuncia d'inizio di attività. In particolare lo sportello provvede, oltre che alla ricezione delle denuncie di inizio di attività e delle domande per il rilascio dei permessi di costruzione e di ogni altro atto di assenso, compresi i certificati di agibilità, anche al rilascio dei permessi e dei certificati medesimi, nonché delle certificazioni che attestano le prescrizioni normative e le determinazioni provvedimentali a carattere urbanistico, paesaggistico-ambientale, edilizio, comunque rilevanti ai fini di interventi di trasformazione edilizia sul territorio. Lo sportello fornisce altresì informazioni in materia e provvede, ai fini del rilascio dei permessi e dei certificati, all'acquisizione diretta di pareri e assensi necessari per la realizzazione dell'intervento edilizio (l'entrata in vigore del testo unico che ha previsto lo sportello unico per l'edilizia è stata prorogata, com'è noto, al 30 giugno 2003).

- *Sportello telematico dell'automobilista:* il d.P.R. 19 settembre 2000, n. 358, nel semplificare i procedimenti relativi all'immatricolazione, alla reimmatricolazione, alla registrazione della proprietà, ai passaggi di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, ha previsto l'istituzione dello sportello telematico, presso il quale l'automobilista può ottenere il rilascio contestuale della carta di circolazione, della targa e del certificato di proprietà. Il cittadino può così rivolgersi presso un unico sportello per ottenere provvedimenti di competenza di diverse amministrazioni. Lo sportello può essere attivato presso gli Uffici provinciali della motorizzazione civile, gli uffici provinciali dell'A.C.I. che gestiscono il P.R.A., presso le delegazioni dell'A.C.I. e presso le agenzie di consulenza automobilistica.

  Dal mese di ottobre 2002 è stata avviata la sperimentazione del sistema operativo dello sportello telematico presso alcune province pilota, le quali hanno testato il nuovo sistema che, a regime, è in grado di rilasciare contestualmente l'immatricolazione ed il connesso rilascio della carta di circolazione, il rinnovo o l'aggiornamento della carta di circolazione, la richiesta di nuova immatricolazione, la consegna delle targhe, le operazioni relative allo smarrimento, alla sottrazione o alla distruzione delle targhe, finora di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed il rilascio del certificato di proprietà, la trascrizione del trasferimento o di altri mutamenti e il rilascio del nuovo certificato, la cessazione della circolazione di veicoli non avviati alla demolizione e la cancellazione dal Pubblico registro automobilistico di quelli avviati alla demolizione, finora di competenza del P.R.A.

  Terminata la fase pilota, è stato avviato il piano d'estensione dello sportello telematico sul territorio nazionale e, a partire dal 16 dicembre 2002, lo sportello è stato quindi attivato a pieno regime per quanto attiene alle procedure relative al passaggio di proprietà dei veicoli, mentre a breve, non appena saranno superate alcune difficoltà riscontrate nel sistema operativo, saranno portate a pieno regime anche la procedure relative all'immatricolazione e prima iscrizione nel P.R.A. dei veicoli.

  Con una recente circolare n. 118 del 10 gennaio 2003, il Ministero delle infrastrutture ha impartito disposizioni per ovviare, nel periodo transitorio, al mancato funzionamento, per alcune procedure, dello sportello.

- ***Altre misure di semplificazione***

Ulteriori interventi semplificatori sono stati introdotti al fine di assicurare uno snellimento dell'azione amministrativa, con conseguente riduzione per gli utenti -cittadini e imprese- di tempi d'attesa e di oneri burocratici.

Il d.P.R. 22 ottobre 2001, n. 462, ha introdotto significative semplificazioni del procedimento per la *denuncia di installazioni e dispositivi di protezione contro le scariche atmosferiche, di dispositivi di messa a terra di impianti elettrici e di impianti elettrici pericolosi*[1]. In particolare, nel regolamento viene stabilito che sia l'installatore a rilasciare la dichiarazione di conformità dell'impianto alla normativa vigente, con ciò sostanzialmente omologando l'impianto e consentendone la messa in esercizio; è prevista una prima verifica "a campione" da parte dell'Ispesl ed il datore di lavoro è comunque tenuto a sottoporre l'impianto a verifiche periodiche; per gli impianti in luoghi pericolosi, l'omologazione continua ad essere effettuata dall'ASL o dall'ARPA competente, con cadenza biennale.

Sono stati semplificati, inoltre, procedimenti come quello per *l'autorizzazione all'esercizio di autorimesse, di noleggio e rimessa, per le imprese del settore*[2] e quello relativo al *rilascio delle targhe di prova per le autovetture*[3]. Al fine di ridurre e semplificare alcuni adempimenti che risultano nella pratica eccessivamente gravosi per gli operatori del settore, si è proceduto alla sostituzione, per l'esercizio dell'attività di rimessa di autoveicoli e dell'attività di noleggio senza conducente, della licenza rilasciata dal prefetto con la denuncia di inizio di attività al Comune, secondo la tendenza generale dell'ordinamento codificata dall'articolo 19 della legge n. 241 del 1990.

Con il d.P.R. n. 474 del 2001 sono state perseguite le finalità di semplificazione e accelerazione dell'intero iter procedimentale relativo al rilascio e rinnovo, nonché alla produzione e distribuzione delle targhe di prova, anche attraverso un ampliamento delle possibilità operative per la produzione delle targhe di prova, nel rispetto di univoci criteri tecnici. E' stata prevista anche la possibilità di affidamento a soggetti autorizzati, esercenti attività di consulenza per circolazione dei mezzi di trasporti, di cui alla legge n. 264 del 1991, che ne facciano richiesta e che abbiano i requisiti richiesti, della produzione e distribuzione delle targhe di prova, senza oneri a carico dello Stato. L'interesse pubblico è sempre presidiato dalla previsione del rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di prova da parte del Ministero delle infrastrutture e dei

[1] d.P.R. 22.10.2001, n. 462 (G.U. 8.1.2002, n. 6)
[2] d.P.R. 19.12.2001, n. 480; d.P.R. 19.12.2001, n. 481 (G.U. 13.2.2002, n. 37)
[3] d.P.R. 24.11. 2001, n. 474 (G.U. 30.1.2002, n. 25)

trasporti. Il regolamento si caratterizza per un ulteriore intervento semplificatorio rappresentato dall'uniformazione della disciplina e dei requisiti tecnici e strutturali della targa di prova per tutti i tipi di veicoli (autoveicoli e rimorchi, ciclomotori e motoveicoli, macchine agricole e macchine operatrici).

Procedure più snelle per *l'iscrizione di coltivatori diretti, coloni e mezzadri negli elenchi previsti dalla legge ai fini dell'assicurazione di invalidità e di vecchiaia*[4]. Con tale intervento di semplificazione si è proceduto ad una strutturazione organica del procedimento, dandone concreta visibilità e puntualizzandone le fasi; il regolamento è emblematico delle forme miste di convergente impiego di più tecniche di semplificazione: infatti si prevedono interventi di riduzione di tempi e fasi, con ricorso alla all'autocertificazione ed al silenzio-assenso, nonché di razionalizzazione mediante raccordi con l'Anagrafe centrale delle imprese agricole e dei datori di lavoro agricolo e l'Anagrafe dei lavoratori agricoli presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Altre misure semplificatorie sono state introdotte al fine migliorare il funzionamento della m*acchina pubblica.* È stata introdotta una disciplina organica dei procedimenti di *alienazione dei beni mobili dello Stato*, con conseguenti effetti positivi da ricondurre alla drastica riduzione dei costi per l'amministrazione, connessi alla gestione di beni inservibili e invendibili. La pluralità di forme previste per l'alienazione dei beni mobili e la definizione di rigorosi termini per la conclusione delle procedure, con possibilità di disporre in tempi certi anche l'eventuale rottamazione di beni inutilizzabili, offrono una vasta gamma di possibilità per ricavare il massimo di utile dall'eventuale vendita, o, almeno, la riduzione dei costi di gestione e custodia di tali beni[5].

Semplificato anche il procedimento relativo alle *spese in economia delle amministrazioni statali*, con l'introduzione di una disciplina organica che, per chiarezza di principi e semplicità di formulazione, diventa il paradigma generale del sistema di spese in economia[6]. Prima di tale intervento di semplificazione, per ogni amministrazione statale, compresi i corpi militari e quelli di polizia ad ordinamento militare e comprese le amministrazioni ad ordinamento autonomo, erano in vigore specifici regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 8 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440. Si è proceduto, pertanto, all'eliminazione dei fattori di moltiplicazione, spesso ingiustificati, di fonti normative che spesso si limitavano a riprodurre disposizioni analoghe per soggetti diversi.

---

[4] d.P.R. 7.12.2002, n. 476 (G.U. 5.2.2002, n. 30)
[5] d.P.R. 8.5.2001, n. 189 (G.U. 23.5.2001, n. 118)
[6] d.P.R. 20.8.2001, n. 384 (G.U. 24.10.2001, n. 248)

Sono stati recepiti i contenuti normativi ed i criteri procedurali tipizzati e comuni ai precedenti distinti regolamenti, escludendo dalla nuova disciplina regolamentare quella relativa ai lavori in economia, già prevista con carattere di generalità dal d.P.R. n. 554/1999. Tra le innovazioni più significative, vi è l'esplicito riconoscimento della competenza delle singole amministrazioni ad individuare, con provvedimento non normativo, in relazione alle rispettive, specifiche esigenze, gli importi relativi alle singole voci di spesa per le quali ricorrere al sistema di spese in economia, nel rispetto sempre dei limiti e dei criteri organicamente definiti dal regolamento.

Un intervento di semplificazione è stato operato anche sul procedimento relativo alla *reiscrizione nel bilancio dello stato dei residui passivi perenti*; l'introduzione di misure atte ad assicurare la trasparenza procedurale nonché la organica disciplina dei rapporti tra amministrazione e aventi diritto, oltre a comportare minori costi procedurali, consentono di offrire un migliore servizio agli aventi diritto, in questo caso i creditori della pubblica amministrazione[7].

Snellite anche le procedure per il *riconoscimento della dipendenza delle infermità da causa di servizio, per la concessione della pensione privilegiata ordinaria e dell'equo indennizzo, nonché per il funzionamento del comitato per le pensioni privilegiate ordinarie*; con l'introduzione di una nuova ed organica disciplina della materia, sono state previste forme di organizzazione più snelle, sono state standardizzate le procedure ed individuati tempi certi per lo svolgimento dei procedimenti.[8] È stata operata un'omogeneizzazione del procedimento per gli impiegati civili dello Stato, compreso il personale militare ed equiparato, in modo da superare le diversità di discipline e meccanismi procedurali che contraddistinguevano precedentemente il sistema. Con l'*estensione di una disciplina organica*, sono stati definiti termini e modalità per la concorrenza in un unico iter procedimentale di richieste di riconoscimento di causa di servizio e concessione dell'equo indennizzo. Di peculiare rilievo è la disposizione dell'articolo 15 del d.P.R. n. 461/2001, che estende la procedura di verifica sanitaria prevista dal regolamento stesso per il riconoscimento di causa di servizio e la concessione dell'equo indennizzo a tutti gli accertamenti di inidoneità al servizio e di altre forme di inabilità disposti dall'amministrazione; la norma ha regolato quindi in modo uniforme i procedimenti analoghi, incidendo sulla relativa disciplina procedimentale, ma non ha innovato in ordine a quanto previsto da discipline sostanziali e speciali, in particolare per quanto riguarda requisiti o forme di reimpiego del personale non più idoneo alle precedenti mansioni o attività lavorative.

---

[7] d.P.R. 24.4.2001, n. 270 (G.U. 7.7.2001, n. 156)
[8] d.P.R. 29.10.2001, n. 461 (G.U. 7.1.2002, n. 5)

Di notevole interesse, nel contesto di un riordino normativo con finalità di integrazione del Paese a livello europeo, è stato l'intervento di semplificazione del procedimento relativo all'effettuazione *di pagamenti da e per l'estero*, che ha condotto all'individuazione di un sistema uniforme di pagamento, tecnicamente semplificato, per i pagamenti in euro nell'ambito dell'Unione monetaria europea da parte delle amministrazioni dello Stato[9]. Il nuovo assetto delineato dal *d.P.R. 15 dicembre 2001, n. 482,* determina una rilevante riduzione dei tempi di definizione delle procedure, oltre che la semplificazione delle fasi contabili, ed un effettivo miglioramento dell'attuale gestione dei sistemi di pagamento delle amministrazioni statali con evidenti, sensibili riflessi anche in termini di immagine del Paese all'estero e di vitalità dell'amministrazione nei rapporti con gli operatori esteri. Il regolamento, nel definire organicamente il quadro organizzativo generale del sistema di pagamenti, sviluppa le linee di riforma e le tecniche di semplificazione già introdotte con il d.P.R. n. 367 del 1994, anche chiarendo il ruolo operativo dell'Ufficio italiano cambi e i relativi collegamenti gestionali con le amministrazioni interessate. Il disegno di semplificazione si delinea in un contesto di informatizzazione delle operazioni di pagamento nonchè dei collegamenti tra pubbliche amministrazioni, in coerenza con le misure di accelerazione e riduzione di fasi di spesa di cui al citato d.P.R. n. 367 del 1994. In tal senso, il regolamento dà attuazione anche al criterio di semplificazione mirato all'accelerazione delle procedure contabili e di spesa, espresso dalla lettera *e)* dell'art. 20 della legge n. 59 del 1997.

Semplificate anche le procedure relative alla *chiusura annuale del "Fondo- scorta" del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e della Polizia di Stato*[10], al fine di evitare inutili lungaggini burocratiche e contabili legate al versamento da effettuarsi per la chiusura annuale in caso di invarianza del fondo stesso. Modificate quindi le norme che impongono l'effettuazione del movimento di somme a chiusura della gestione annuale, anche quando ciò non sia strettamente condizionato dalla cessazione o dalla diminuzione delle necessità dell'accreditamento.

E' stato recentemente emanato un regolamento di semplificazione[11], che ha ampliato la portata di un intervento di semplificazione introdotto dal d.P.R. n. 311 del 2001, concernente le *autorizzazioni per lo svolgimento di attività disciplinate dal testo unico di pubblica sicurezza, nonché al riconoscimento della qualifica di agente di pubblica sicurezza.* Con riferimento all'agibilità dei locali di pubblico spettacolo, il d.P.R. n. 311/2001 ha previsto significative

[9] d.P.R 15.12.2001, n. 482 (G.U. 14.2.2002, n. 38)
[10] d.P.R. 2.8.2002, N. 215 (G.U. 28.9.2002, n. 228)
[11] d.P.R. 6.11.2002, n. 293 (G.U. 2.1.2003, n. 1)

semplificazioni quali la possibilità, limitatamente ai locali di capienza non superiore a 200 spettatori, di sostituzione della verifica di agibilità con la relazione tecnica di un professionista. Con il regolamento di modifica è stato ampliato l'ambito dei professionisti abilitati al rilascio della predetta relazione, aggiungendo ai geometri e agli ingegneri anche i professionisti iscritti agli albi degli architetti e dei periti industriali, in considerazione della natura e delle competenze tecniche necessarie per la redazione della relazione medesima.

Emanato un ulteriore regolamento di semplificazione concernente *la disciplina metrologica delle cisterne a scomparti tarati montate su autoveicoli per il trasporto e la misura di prodotti liquidi a pressione atmosferica* (legge n. 340/2000, allegato A, n. 18). Si opera una semplificazione dei procedimenti amministrativi relativi alla verificazioni metriche delle predette cisterne a scomparti tarati. Vengono eliminati i precedenti vincoli sul valore delle capacità ammesse per le cisterne da sottoporre alle verificazioni metriche e conseguente liberalizzazione dei valori di dette capacità per la realizzazione delle cisterne; è eliminata, inoltre, la fase relativa alla sottoposizione degli strumenti di misurazione ai provvedimenti ministeriali di ammissione, qualora detti strumenti siano realizzati in conformità alle prescrizioni metrologiche e tecniche; viene abolito il vincolo del riferimento alla natura "metallica" delle cisterne e loro scomparti, per gli strumenti oggetto delle procedure in esame; è prevista l'eliminazione di inutili duplicazioni di fasi di verificazione per controlli già espletati in altri Paesi comunitari e completa attuazione del processo di mutuo riconoscimento in ambito comunitario.

Negli ambienti degli operatori del settore si è segnalato che le semplificazioni procedurali che si intendono introdurre con il regolamento in questione potrebbero innescare un significativo processo di crescita delle immatricolazioni annue.

I procedimenti previsti dalle leggi di semplificazione per i quali non è ancora stato realizzato un intervento di semplificazione sono complessivamente 56. Per alcuni di questi procedimenti sono state riattivate le procedure necessarie per la realizzazione di misure di semplificazione, mentre per altri si sta provvedendo all'accertamento, congiuntamente alle amministrazioni di settore coinvolte, circa la fattibilità, nell'ambito dell'attuale contesto normativo ed ordinamentale, di interventi di semplificazione.

In particolare, è in corso di definizione uno schema di regolamento che semplifica il procedimento relativo alla cancellazione delle imprese individuali e delle società di persone non più operative, dal registro delle imprese, in attuazione della previsione di cui alla legge n. 340 del 2000, allegato A, n. 9.

Al fine di valutare i possibili interventi di semplificazione, è stato avviato l'esame delle procedure di prevenzione incendi per l'installazione e l'esercizio dei depositi di gas di petrolio liquefatto di capacità non superiore a 5 metri cubi, previste al numero 28 dell'allegato A della legge n. 340 del 2000, nonchè del procedimento di comunicazione degli atti di trasferimento di terreni di cui al numero 26 del medesimo allegato della legge n. 340/2000.

Ulteriori due procedimenti da semplificare sono previsti dal disegno di semplificazione all'esame del Parlamento.

****

Per 42 previsioni di semplificazione previste dalle leggi di semplificazione (L. n. 59/1997, L. n. 50/1999), a seguito di istruttorie svolte congiuntamente alle Amministrazioni interessate, è stata accertata la non fattibilità dei previsti interventi di semplificazione e si è quindi provveduto alla soppressione delle relative previsioni nell'ambito della legge n. 340/2000.

Nel disegno di legge di semplificazione all'esame del Parlamento è prevista, inoltre, la soppressione di ulteriori 42 previsioni di semplificazione.

L'esigenza di pervenire alla soppressione di un numero così elevato di previsioni di semplificazione di procedimenti, per i quali si era precedentemente ravvisata la necessità di interventi di delegificazione e semplificazione, è riconducibile a differenti motivazioni.

In primo luogo, sono stati realizzati frequentemente interventi di rilegificazione delle materie in precedenza delegificate. Tale fenomeno si ritiene possa essere ricondotto non soltanto ai tempi alquanto lunghi dell'*iter* procedurale per l'emanazione dei regolamenti di semplificazione, ma soprattutto al sopravvenire di interventi normativi caratterizzati da maggior organicità nell'ambito di materie nelle quali di inserivano i procedimenti oggetto delle previsioni di semplificazione.

La modifica del titolo V della Costituzione, con la conseguente revisione dell'assetto delle competenze e con la previsione del trasferimento alle regioni della potestà di regolamentare nelle materie di competenza concorrente o esclusiva regionale, ha costituito un ulteriore motivo di revisione del modello delineato dalle leggi di semplificazione; tale riforma ha infatti determinato una differente delimitazione dell'ambito di intervento dello strumento del regolamento di delegificazione e di semplificazione statale.

Sulla base dell'esperienza condotta, si è reso necessario operare una revisione del modello globale delineato dalle leggi di semplificazione.

La natura estremamente frammentaria e microsettoriale dei processi di delegificazione e di semplificazione finora attuati, che difficilmente si inseriscono in un quadro normativo d'insieme,

non incidendo in maniera preponderante sulla disciplina sostanziale, non ha consentito di incidere su un quadro normativo d'insieme , né di realizzare significative riduzioni dello stock normativo.

Si allega un elenco integrale dei procedimenti previsti dalle leggi di semplificazione, che fornisce un quadro generale dello stato di attuazione della semplificazione. **(ALLEGATO A)**

Il riordino normativo

L'attività di riordino delle norme legislative e regolamentari, realizzata ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 50 del 1999, ed in coerenza con gli indirizzi parlamentari fissati con le due risoluzioni adottate da Camera e Senato rispettivamente nell'ottobre e nel novembre 1999, ha portato all'emanazione di sei testi unici, a carattere ricognitivo, per il riordino delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di: d**ocumentazione amministrativa, edilizia, espropriazione per pubblica utilità, spese di giustizia, circolazione e soggiorno dei cittadini comunitari; casellario giudiziale, di anagrafe delle sanzioni amministrative dipendenti da reato e dei relativi carichi pendenti**.

Sulla base di quanto previsto dalla legge di semplificazione n. 340 del 2000, è stato inoltre emanato il **decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165**, con il quale è stata realizzata la ricognizione e il riordino di tutta la legislazione sull'organizzazione degli uffici e i rapporti di lavoro e di impiego alle dipendenze della amministrazioni pubbliche.

Al fine di adeguare i testi unici concernenti l'edilizia e l'espropriazione per pubblica utilità alle sopravvenute disposizioni della legge 21 dicembre 2001, n. 443, in materia di infrastrutture e di insediamenti produttivi, sono stati emanati rispettivamente il decreto legislativo recante modifiche ed integrazioni al d.P.R. n. 380 del 2001[12] e il decreto legislativo di modifica e di integrazione al d.P.R. n. 327/2001[13] .

I criteri di compilazione previsti per i testi unici hanno consentito di realizzare un'opera di razionalizzazione della normativa, con modificazioni volte ad assicurare un coordinamento

[12] decreto legislativo 27.12.2002, n. 301 (G.U. n. 16 del 21.1.2003)
[13] decreto legislativo 27.12.2002, n. 302 (G.U. n. 17 del 22.1.2003)

formale, con l'eliminazione di antinomie e ripetizioni, al fine di stabilire una coerenza interna delle disposizioni vigenti nelle singole materie.

Anche con riferimento a tale attività di mero riordino normativo si è riscontrata la difficoltà di realizzare complessi normativi omnicomprensivi, non potendo effettuare interventi di modifica sostanziale della normativa vigente. In tal senso si è avvertita l'opportunità di intervenire attraverso gli strumenti del riassetto e della codificazione delle norme legislative primarie e procedimentali, che fungeranno anche da principi fondamentali per le materie di legislazione concorrente.

Nel corso del 2002 è stato emanato **il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia**, con il quale è stata realizzata una regolazione uniforme delle procedure attinenti a riscossione, pagamento, patrocinio a spese dello Stato nei vari procedimenti giurisdizionali ordinari, amministrativi, contabili, tributari. Il riordino normativo effettuato ha tenuto conto della riforma, avviata nel 1996 e proseguita con adattamenti successivi fino al 2001, che ha uniformato la disciplina della riscossione delle entrate dello Stato e compreso tra queste le spese di giustizia e le pene pecuniarie. Nella parte relativa alla riscossione il testo unico stabilisce i necessari raccordi tra la disciplina generale, che prevede la soppressione degli uffici di cassa e l'attribuzione delle competenze ai concessionari, e la disciplina speciale delle pene pecuniarie, che - in caso di insolvibilità - ha al centro la conversione in misure restrittive della libertà personale ed è ispirata a principi propri, quali l'irrinunciabilità e il "favor" per il debitore. La stessa riforma ha inciso sul pagamento delle spese anticipate dall'erario. La sostituzione degli uffici del registro con i concessionari ha reso necessarie nuove norme secondarie, per le modalità di pagamento e per le regolazioni contabili, che sono definite nel rispetto dei principi individuati dal legislatore[14].

Sono state inoltre raccolte e semplificate in un testo unico misto le norme riguardanti **la circolazione ed il soggiorno in Italia dei cittadini degli stati membri dell'Unione europea**. Il testo ha accorpato le previsioni contenute in molteplici interventi legislativi, stratificatisi nel tempo, nel rispetto delle previsioni comunitarie; il testo unico è intervenuto con una razionalizzazione dell'intero procedimento per il rilascio della carta di soggiorno; in particolare, è stato semplificato il procedimento conseguente al diniego del rilascio o del rinnovo della carta di soggiorno, accelerandone i tempi di conclusione. Sono state semplificate le modalità di richiesta e

[14] d.P.R. 30.5.2002, n. 115 (G.U. 15.6.2002, n. 139)

rilascio della carta di soggiorno per i cittadini dell'Unione Europea che, per motivi di studio o lavoro, si rechino in Italia[15].

E' stato recentemente pubblicato un testo unico che riunisce e coordina tutte le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano l'iscrizione, l'eliminazione, la trasmissione e conservazione dei dati del **casellario giudiziale**, del casellario dei carichi pendenti, dell'anagrafe delle sanzioni amministrative dipendenti da reato, dell'anagrafe dei carichi pendenti degli illeciti amministrativi dipendenti da reato e quelle che disciplinano i relativi servizi certificativi, le competenze degli uffici coinvolti e le loro procedure[16]. Dall'entrata in vigore del testo deriveranno notevoli benefici sia per gli uffici, centrali e periferici, dell'amministrazione della Giustizia, sia per gli utenti (giudici, amministrazioni e cittadini). Fulcro delle innovazioni proposte è il sistema informativo automatizzato, che è posto al centro di tutte le attività degli uffici.

Si allega un elenco in cui sono riportati i testi unici previsti dalle leggi di semplificazione, finora emanati, con i relativi estremi di pubblicazione (**ALLEGATO B**).

La razionalizzazione normativa. I nuovi codici

Il Governo si è prefissato l'obiettivo di realizzare una maggiore "*pulizia normativa*" che non sia soltanto quantitativa bensì anche qualitativa. A tal fine, il disegno di legge di semplificazione all'esame del Parlamento (A.S. 776 - A.C. 2579), mira ad un complesso di norme stabili e armonizzate nelle singole materie, indicando come strategia da adottare quella del riassetto normativo, che, mediante l'adozione di decreti legislativi e regolamenti, ex articolo 17, commi 1 e 2, consentirà di intervenire nei settori individuati come prioritari.

I principali cambiamenti rispetto al passato possono essere così sintetizzati:

a) il passaggio da una semplificazione che operava con interventi di "microchirurgia" ad una semplificazione che coinvolgerà intere materie o aree giuridiche e socio - economiche;
b) il passaggio da una semplificazione meramente procedurale ad una semplificazione sostanziale;
c) il passaggio dal testo unico al codice, come strumento innovativo dell'ordinamento, e non meramente ricognitivo;

[15] d.P.R. 18.1.2002, n. 54 (G.U. 19.4.2002, n. 69)
[16] d.P.R. 14.11.2002, n. 313 (G.U. 13.02.2003- S.O. n. 22/L)

d) un affiancamento della semplificazione alla "*deregulation*", come liberalizzazione dei vari settori di intervento della pubblica amministrazione e come riduzione delle norme sostanziali sulle funzioni amministrative, cioè sui compiti di gestione e di intervento del pubblico rispetto ai diversi settori sociali.

Ai Ministeri di settore titolari del potere di iniziativa della semplificazione e del riassetto normativo nelle materie di competenza, si affiancherà la Presidenza del Consiglio dei Ministri, cui viene riconosciuto il ruolo di "cabina di regia" e che dovrà quindi svolgere una funzione di indirizzo, di propulsione e di coordinamento nell'attuazione del riassetto, garantendo comunque, ove necessario, l'attivazione delle iniziative sostitutive necessarie per il raggiungimento di tale obiettivo, in caso d'inerzia delle amministrazioni, nonché una funzione di impulso nella fase di elaborazione del disegno di legge di semplificazione.

Il disegno di legge di semplificazione individua già un certo numero di materie, in cui si realizzeranno interventi di "riassetto normativo", con l'emanazione del relativo codice del settore; sulla base di quanto previsto nel testo attualmente all'esame del Parlamento, si avvierà un'opera di riforma sostanziale della normativa nelle seguenti materie: produzione normativa, semplificazione e qualità della regolamentazione; sicurezza del lavoro; assicurazioni; incentivi alle attività produttive; energia; prodotti alimentari; tutela dei consumatori; metrologia legale; internazionalizzazione delle imprese; società dell'informazione; corpo nazionale vigili del fuoco.

Sotto il profilo della semplificazione della pubblica amministrazione a favore delle imprese e dei cittadini, un notevole e positivo impatto deriverà, inoltre, dalle misure di informatizzazione introdotte dal disegno di legge di semplificazione.

Nell'esperienza di semplificazione finora condotta, sempre maggiore rilevanza ha assunto l'adeguamento delle procedure alle nuove tecnologie informatiche. L'applicazione di tale tecnica di semplificazione, che si configura come uno strumento trasversale d'intervento, assume fondamentale rilevanza nello snellimento dei procedimenti, consentendo di pervenire ad una notevole riduzione dei tempi e degli oneri per gli utenti.

L'istituzione presso il Ministero delle attività produttive del Registro informatico degli adempimenti amministrativi per le imprese, un sito informatico che consente la ricognizione completa delle formalità burocratiche richieste per l'avvio e l'esercizio di un'attività di impresa, è una misura di *e-governement* che, su raccomandazione OCSE, si ispira alle esperienze positive maturate in altri Paesi, come Francia e Messico (il CERFA "*centre d'enregistrement et de revision*

des formulaires administratif" francese e il *Registro Federal de Tramites y Servicios* messicano*)*. Tale strumento, che risponde ad esigenze provenienti dal mondo dell'impresa, eviterà all'imprenditore di doversi recare frequentemente presso uffici pubblici soltanto per conoscere quali siano gli adempimenti amministrativi richiesti per l'esercizio della propria attività. Del resto, la pubblicazione sul sito anche della modulistica relativa ai singoli adempimenti consentirà all'impresa di svolgere gran parte della attività amministrativa richiesta in via elettronica.

Presso il Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei Ministri è prevista inoltre l'istituzione di una banca dati per la legislazione in materia di pubblico impiego, che consentirà la consultazione rapida, completa ed aggiornata di tutta la normativa, di carattere generale e speciale in materia di rapporto di lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni.

Al fine di assicurare un più rapido coinvolgimento dei cittadini e una maggiore trasparenza nel rapporto fra pubblica amministrazione ed utenti, sono state introdotte nel disegno di legge di semplificazione altre due misure telematiche. Potranno essere pubblicati su sito telematico della Presidenza del Consiglio dei Ministri le notizie relative ad iniziative normative in corso, ad atti legislativi e regolamentari in vigore nonché i massimari elaborati da organi giurisprudenziali.

Sarà possibile accedere da parte dell'interessato, ai dati identificativi delle questioni pendenti dinnanzi al giudice amministrativo e contabile, mediante la consultazione di sistemi informativi interni e del sito istituzionale internet analogamente saranno consultabili sui medesimi siti le sentenze e decisioni, rese pubbliche, sempre assicurando le necessarie cautele che garantiscano la tutela dei dati personali.

La consultazione gratuita delle previste banche-dati, oltre a rispondere ad esigenze di maggior informazione, partecipazione e trasparenza, avrà notevoli effetti in termini di minori oneri, burocratici ed economici, per i cittadini.

Presso il Dipartimento della funzione pubblica è stato elaborato, inoltre, un sistema informativo, previsto dalla Direttiva generale per l'anno 2002, che consente di alimentare e facilitare i processi di mobilità nell'ambito della dirigenza. A tal fine è stata creata una banca dati nella quale i dirigenti dell'amministrazione delle Stato potranno inserire, volontariamente, il proprio *curriculum vitae* e professionale. I relativi dati sono consultabili sul sito internet del Dipartimento.

L'Analisi di Impatto della Regolamentazione (A.I.R.)

Un importante strumento per la razionalizzazione e semplificazione del sistema amministrativo e per il riordino normativo, che si inserisce nel processo generale di adeguamento delle strutture pubbliche all'evoluzione del contesto socio-economico interno ed internazionale, è rappresentato dall'Analisi di Impatto della Regolamentazione (A.I.R.)

L'A.I.R. è stata introdotta in via sperimentale dalla direttiva del Presidente del Consiglio del 27 marzo 2000, in attuazione dall'art. 5 della Legge 8 marzo 1999, n. 50, quale metodo operativo da seguire nella progettazione di un atto regolativo (normativo e non). L'AIR è stata concepita come l'insieme delle attività che le Amministrazioni debbono realizzare nel corso della progettazione di un atto regolativo per verificare *ex ante* l'opportunità dell'intervento ed individuare i contenuti essenziali delle opzioni d'intervento ipotizzabili, in termini di destinatari, ambito, esigenze, presupposti organizzativi, e quindi valutare i vantaggi e gli svantaggi, i benefici e i costi dell'opzione preferita sull'attività dei cittadini, delle imprese e sulla pubblica amministrazione.

Tale metodo di analisi mira a razionalizzare il processo di formazione degli atti di regolazione e assicurare la trasparenza delle scelte operate, contribuendo all'arricchimento dell'istruttoria normativa; si configura, pertanto, come uno dei principali istituti di "qualità della regolazione" fortemente raccomandati anche in sede internazionale oltre che comunitaria.

Si tratta di uno strumento che opera una valutazione preventiva degli effetti degli atti normativi sui cittadini, sulle imprese e sulle amministrazioni pubbliche, quantificando i costi e i benefici dell'introduzione di una nuova regolamentazione e consentendo quindi di valutare *ex ante*, con ragionevole attendibilità, l'effettiva utilità delle nuove regole per la collettività e la loro fattibilità da parte delle pubbliche amministrazioni che saranno chiamate ad applicarle.

In particolare, l'AIR permette in primo luogo di valutare se, per risolvere un dato problema o raggiungere un determinato obiettivo, risulti più conveniente, per cittadini e imprese, un intervento alternativo a quello legislativo o regolamentare. Qualora da tale valutazione emerga che la nuova normativa è davvero indispensabile, la stessa AIR permette di minimizzarne, se non di evitarne, gli effetti negativi non necessari o non desiderabili e di massimizzarne quelli positivi.

L'analisi deve fornire un supporto di dati e informazioni per le decisioni dei *policy makers*.

- **La sperimentazione in attuazione della direttiva 27 marzo 2000**

Nel febbraio 2001 si è avviata una prima fase di sperimentazione, gestita dal Dipartimento affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure (oggi soppresso ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge 6 luglio 2002, n. 137), dal Dipartimento della funzione pubblica e dal Dipartimento degli affari economici, con l'obiettivo, da una parte, di sensibilizzare le Amministrazioni al tema dell'AIR e, dall'altra, di affinare le metodologie già in uso in altri Paesi rendendole adatte al contesto istituzionale italiano.

I fronti su cui si è agito si possono così sinteticamente riassumere:

- Predisposizione di una guida alla sperimentazione dell'AIR - pubblicata sul S.O. n. 46 alla G.U. n. 55 del 7.3.2001 - concepita come uno strumento di supporto per gli operatori coinvolti in tale attività. In essa vengono illustrati i passaggi logici in cui si articola l'AIR, forniti schemi concettuali e indicazioni metodologiche;
- Istituzione di un servizio di *help-desk* con la funzione di fornire suggerimenti operativi sui singoli provvedimenti inclusi nel programma di sperimentazione, relativo ad un numero limitato di casi;
- Realizzazione di una serie di interventi formativi rivolti ai funzionari incaricati di effettuare l'AIR nelle singole amministrazioni centrali.
- Attivazione di un programma di comunicazione verso l'esterno sia mediante la realizzazione di una specifica pagina *web* sul sito della Presidenza del Consiglio, sia mediante interventi in convegni e in occasioni significative, quali il FORUM P.A. tenutosi nel maggio 2001.

Il programma di sperimentazione ha riguardato cinque "casi pilota", individuati dall'*help-desk,* con il consenso delle Amministrazioni interessate e relativi a quattro interventi di semplificazione (previsti nelle leggi annuali di semplificazione) in materia di autorizzazione per l'attività di noleggio di autoveicoli senza conducente, autorizzazione per l'esercizio dell'attività di rimessa di autoveicoli, autorizzazioni per trasporti eccezionali e nautica da diporto, ed a un provvedimento di recepimento di direttiva comunitaria in materia di discariche di rifiuti. In particolare, per quanto riguarda i due casi relativi alle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di autorimessa e per l'attività di autonoleggio, sulla base dei risultati dell'AIR ed in linea con le scelte dell'opzione "preferita" (cui si è pervenuti anche a seguito di momenti di consultazione e di una

valutazione comparativa dei costi e dei benefici), sono stati definiti i relativi schemi di regolamento, emanati rispettivamente, con D.P.R. n. 480 e n. 481 del 19 dicembre 2001.

Per tutta la durata della sperimentazione, *l'help-desk* ha fornito alle Amministrazioni un supporto tecnico-operativo, portando avanti anche un programma di formazione nei confronti di dirigenti e funzionari delle amministrazioni centrali. Dopo i primi moduli dedicati alle conoscenze di base sulle metodologie e tecniche di analisi, la formazione è proseguita con esercitazioni e lavori di gruppo su casi sperimentali, per concludersi con un incontro di presentazione dei risultati finali della sperimentazione. Il primo modulo formativo si è svolto a Perugia, dal 29 al 31 gennaio 2001, gli incontri successivi si sono svolti a Roma in data 29 e 30 marzo 2001, 4 maggio 2001 e 12 luglio 2001.

I risultati della sperimentazione sono confluiti in un *report* finale, predisposto nel mese di dicembre 2001; negli allegati del *report* sono incluse le schede relative ai singoli casi oggetto di sperimentazione (cfr. *report* allegato).

Se, da una parte, la sperimentazione ha costituito un'occasione di confronto e di arricchimento professionale per tutti i soggetti coinvolti, dall'altra ha fatto emergere la necessità di rilanciare e ripensare le forme di intervento.

- **La direttiva 21 settembre 2001**

Con l'obiettivo di ridefinire e rendere più efficace la sperimentazione ai fini di una graduale applicazione dell'AIR a tutta l'attività normativa del Governo, ampliando consistentemente il novero dei casi oggetto di sperimentazione ed estendendo l'attività di formazione all'utilizzo dell'AIR nei confronti dei dipendenti pubblici, è stata adottata la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 settembre 2001, che, da una parte, integra la precedente e, dall'altra, fornisce nuovi indirizzi. In particolare, viene affermata la necessità di un crescente coinvolgimento e di una forte responsabilizzazione dei Ministeri nella valutazione *ex ante* dell'impatto delle ipotesi normative proposte, prevedendo l'individuazione, all'interno di ciascun Ministero, di un "referente per l'AIR" il quale dovrà "assicurare, con il coinvolgimento dei singoli uffici di settore, la realizzazione dell'analisi di impatto per ciascuno dei casi-pilota di competenza di quel Dicastero".

Il referente per l'AIR, che dovrà avere un'adeguata esperienza dei processi di produzione normativa e possedere la necessaria autorevolezza e una chiara legittimazione a richiedere ed ottenere tutte le informazioni e i dati, anche statistici, in possesso delle strutture operative del proprio Ministero, sarà responsabile dell'andamento e dei risultati della sperimentazione nei confronti dell'apposito Comitato di indirizzo, presieduto dal Ministro per la Funzione Pubblica ed istituito dalla medesima direttiva al fine di diffondere l'applicazione di metodi e tecniche di valutazione omogenee in tema di AIR, anche attraverso un adeguato processo di formazione dei funzionari che vi saranno impegnati.

La direttiva, inoltre, prevede che lo stesso Comitato di indirizzo, a seguito di consultazione con i singoli Ministeri, proceda all'individuazione di venti casi-pilota, riconducibili a diverse tipologie di atto normativo (disegno di legge, decreto legislativo, regolamento governativo, regolamento ministeriale, provvedimento di attuazione di direttiva comunitaria), da sottoporre all'analisi di impatto in via sperimentale.

Il Comitato di indirizzo si è insediato nel mese di gennaio 2002 e le singole Amministrazioni sono state invitate dal Ministro per la Funzione pubblica a procedere alla designazione dei referenti per l'AIR ed all'indicazione di due progetti di atto normativo da sottoporre al Comitato stesso.

Parallelamente è stato avviato il lavoro di revisione della "Guida alla sperimentazione dell'AIR" precedentemente predisposta e utilizzata nel corso della prima fase di sperimentazione; si è, infatti, palesata la necessità di apportare aggiornamenti in relazione all'esperienza realizzata; la nuova guida costituirà la "base" intorno alla quale si articolerà il programma formativo diretto al personale delle Amministrazioni coinvolto nell'applicazione dell'AIR; le attività di formazione, secondo quanto previsto dalla direttiva stessa, saranno realizzate dalla Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione.

A completamento del quadro informativo, occorre ricordare che la legge 6 luglio 2002, n. 137 (Delega per la riforma dell'organizzazione del Governo e della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché di enti pubblici), all'art. 11 ha previsto la soppressione del Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure e, parallelamente, l'istituzione presso la Presidenza

del Consiglio dei Ministri di un servizio con compiti in materia di analisi dell'impatto della regolamentazione.

Il successivo Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 luglio 2002 (Ordinamento delle strutture generali della Presidenza del Consiglio dei Ministri), all'art. 17, comma 1, lettera f) stabilisce che il Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi (DAGL) "cura l'elaborazione delle metodologie in tema di Analisi di Impatto della Regolamentazione (AIR), coordina e sovrintende all'applicazione delle direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri in materia di AIR, alla introduzione delle relative procedure nelle pubbliche amministrazioni ed alla formazione del relativo personale".

Conseguentemente alle nuove disposizioni normative, si è proceduto alla costituzione ed organizzazione presso il DAGL della relativa struttura di servizio.

ATTIVITÀ INTERNAZIONALI NEL CAMPO DELLA SEMPLIFICAZIONE E MIGLIORE REGOLAZIONE

Le attività e la cooperazione internazionale nel settore della migliore regolazione e della semplificazione normativa hanno assunto una rilevanza crescente nel corso degli ultimi anni, con l'aumento dell'attenzione riservata alle problematiche legate al miglioramento dei rapporti tra Governi e cittadini e alla trasformazione delle pubbliche amministrazioni in fattori di sviluppo e crescita economica. Gli Stati affrontano tali temi con continuità e impegno, sia a livello bilaterale che, soprattutto, a livello multilaterale, in seno a diverse organizzazioni internazionali: tra queste, in particolare, l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) e l'Unione Europea.

L'Italia è, da tempo, uno dei Paesi più attivi nel campo della cooperazione internazionale in questi settori, garantendo tradizionalmente - a livello sia bilaterale che multilaterale - un contributo significativo e continuativo. In particolare, coinvolte direttamente sono la Presidenza del Consiglio dei Ministri e sue strutture quali il Dipartimento della funzione pubblica, il Dipartimento delle politiche comunitarie e il Dipartimento degli affari giuridici e legislativi (e, fino al giugno 2002, il Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure).

- **Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE)**

I rappresentati italiani in seno al Gruppo di lavoro sulla gestione della regolazione e della riforma regolamentare del Servizio per la gestione pubblica (*Public Management Service* – PUMA) dell'OCSE hanno garantito il regolare e attivo contributo dell'Italia alle riunioni che si tengono con cadenza semestrale, prendendo parte, da ultimo, alla riunione del Gruppo che si è tenuta il 28 e 29 ottobre 2002 a Parigi. La sede di confronto in ambito PUMA nel campo della regolazione è una delle principali fonti di conoscenza e di scambio di informazioni esistenti nel settore, permettendo una collaborazione costante con Paesi con esperienza particolarmente avanzata nell'ambito del miglioramento normativo quali l'Australia, il Canada, la Nuova Zelanda, il Regno Unito e gli USA. Le attività del PUMA-OCSE in questo campo sono diverse e vanno dalla produzione di manuali e di linee guida, al monitoraggio della realizzazione della riforma regolamentare nei diversi Paesi attraverso "esami tra pari" (*reviews*): in particolare, nell'aprile 2001 è stato pubblicato il rapporto OCSE riguardante la riforma regolamentare in Italia. Inoltre, il Gruppo di lavoro ha avviato una collaborazione con i Paesi appartenenti all'APEC (*Asia-Pacific Economic Cooperation*) mediante l'organizzazione di riunioni di alto livello.

- **Gruppo dei Direttori della migliore regolazione**

Nell'ambito della Cooperazione europea informale dei Ministri responsabili della funzione pubblica è stato dato un forte impulso al proseguimento del lavoro comune nel campo del miglioramento della qualità della regolazione. La Risoluzione dei Ministri responsabili della funzione pubblica adottata nel maggio 2002 a la Rioja, in Spagna, sulla base delle determinazioni dei Consigli Europei di Lisbona e Feira (2000), che danno un ruolo centrale al miglioramento della qualità regolamentare per favorire la competitività e lo sviluppo economico dell'Unione Europea e degli Stati membri, e dei richiami costanti in questo senso dei successivi Consigli Europei di Goteborg (2001), Laeken (2001) e Barcellona (2002), chiede ai responsabili della regolazione degli Stati membri di continuare a incontrarsi regolarmente. Un rappresentante italiano ha partecipato, il 7 e 8 novembre 2002 a Dublino, alla riunione dei Direttori europei della

migliore regolazione. Nell'ambito di queste attività, un gruppo europeo di alto livello, detto Gruppo Mandelkern, ha presentato, al Consiglio europeo di Laeken del dicembre 2001, un rapporto sulla migliore regolazione (Rapporto Mandelkern), contente, tra l'altro, raccomandazioni sull'uso di alternative alla regolazione, sull'analisi di impatto, sulla consultazione e sulla semplificazione.

- **Consiglio Competitività**

In ambito propriamente comunitario il Consiglio "Competitività" si occupa anche di questioni legate alla migliore regolazione. E' in discussione al COREPER l'istituzione di un Gruppo di lavoro *ad hoc* sulla migliore regolazione che opererà nell'ambito del Consiglio Competitività; il mandato di questo Gruppo sarà quello di operare, in cooperazione con la Commissione europea, per il monitoraggio della realizzazione del Piano d'Azione della Commissione "semplificare e migliorare l'ambiente regolamentare", presentato nel giugno 2002 al Consiglio Europeo di Siviglia. Inoltre, il Gruppo dovrà:

- predisporre un rapporto annuale per il Consiglio Competitività sui progressi realizzati nella realizzazione del Piano d'Azione;
- promuovere, sulla base del metodo aperto di coordinamento, sviluppi paralleli della riforma regolamentare a livello nazionale;
- esaminare possibili miglioramenti delle pratiche di consultazione e delle tecniche operative nel campo della valutazione di impatto della regolazione.

- **Partecipazione ad iniziative bilaterali o di singoli Paesi**

I rapporti che i responsabili italiani della migliore regolazione hanno bilateralmente con colleghi di altri Paesi sono rilevanti e utili sotto il profilo dell'acquisizione di nuove conoscenze e buone pratiche. Il continuo scambio di informazioni con i principali *partners* internazionali impegnati in un'attiva politica di miglioramento della qualità regolamentare, in particolare con il Regno Unito, risulta profittevole sia per il miglioramento della politica nazionale nel campo della semplificazione e migliore regolazione, sia per un migliore coordinamento delle iniziative comuni in ambito multilaterale.

Allegato A

ELENCO GENERALE DEI PROCEDIMENTI DA SEMPLIFICARE PREVISTI DALLE LEGGI DI SEMPLIFICAZIONE NN. 59/97, 191/98, 50/99 E 340/00.

PROCEDIMENTI SEMPLIFICATI (n. 89) e REGOLAMENTI PUBBLICATI (n. 62) - PROCEDIMENTI SEMPLIFICATI (n. 16) NELL'AMBITO DEI TESTI UNICI.

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	1	Procedimento per il versamento di somme all'entrata e la rassegnazione ai capitoli di spesa al bilancio dello Stato (con particolare riferimento ai finanziamenti dell'Unione Europea)	**DPR n. 469 del 10.11.99 pubblicato in G.U. n. 293 del 15.12.99**
59	2	Procedimento di concessione ai Comuni di un contributo per le spese di gestione degli uffici giudiziari	**DPR n. 187 del 4.5.98 pubblicato in G.U. n. 140 del 18.6.98**
59	6	Presa in consegna di immobili e compiti di sorveglianza sugli immobili demaniali	**DPR n. 367 del 13.7.98 pubblicato in G.U. n. 248 del 23.10.98**
59	7	Procedimento per la concessione del nulla osta per ascensori e montacarichi nonché della relativa licenza di esercizio	**DPR n. 162 del 30.4.99 pubblicato in G.U. n. 134 del 10.6.99**
59	8	Procedimento di autorizzazione alle imprese per autoproduzione	**DPR n. 53 dell'11.2.98 pubblicato in G.U. n. 68 del 23.3.98 (v. n. 87)**
59	11	Procedimento per la denuncia di installazione e dispositivi di protezione contro le scariche atmosferiche, di dispositivi di messa a terra e di impianti elettrici, di impianti elettrici pericolosi	**DPR n. 462 del 22.10.2001 pubblicato in G.U. n. 6 del 8.1.2002**
59	14	Procedimento di prevenzione degli incendi	**DPR n. 37 del 12.1.98 pubblicato in G.U. n. 57 del 10.3.98**
59	16	Procedimento per la disciplina degli albi e dei beneficiari di provvidenze di natura economica	**D.P.R. n. 118 del 7.04.00 pubblicato in G.U. n. 109 del 12.5.00**
59	17	Procedimento di riconoscimento di persone giuridiche private approvazione di modifiche dell'atto costitutivo e statuto (di autorizzazione acquisto beni immobili, accettazione atti di liberalità di associazioni o fondazioni e di donazioni o lasciti in favore di enti	**D.P.R. n. 361 del 10.2.00 pubblicato in G.U. n. 286 del 7.12.2000**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	18	Procedimento di espropriazione per causa di pubblica utilità	**T.U. espropriazioni- D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 (in G.U. n. 189 del 16 agosto 2001 – Supplemento ordinario n. 211)-** ***prorogata entrata in vigore al 30.6.2003 dall'art. 3 d.l. n. 122/2002,*** *convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, L. 1° agosto 2002, n. 185*
59	19	Procedimento per l'erogazione e per la rendicontazione della spesa da parte dei funzionari delegati operanti presso le rappresentanze all'estero	**D.P.R. n. 120 del 22.03.00 pubblicato in G.U. n.112 del 16.5.00**
59	21	Procedimento di concessione di beni demaniali marittimi nel caso di più domande di concessione	**DPR n. 509 del 2.12.97 pubblicato in G.U. n. 40 del 18.2.98 (v. n. 76)**
59	22	Procedimenti di esecuzione delle decisioni di condanna e risarcimento di danno erariale	**DPR n. 260 del 24.6.98 pubblicato in G.U. n. 180 del 4.8.98**
59	23	Procedimento di riconoscimento di infermità, concessione di equo indennizzo, pensione privilegiata ordinaria	**DPR n. 461 del 29.10.2001 pubblicato in G.U. n. 5 del 7.1.2002 (v. n. 63/340)**
59	24	Procedimenti di approvazione di rilascio e pareri da parte dei ministeri vigilanti delle delibere assunte dagli organi collegiali degli enti pubblici non economici	**DPR n. 439 del 9.11.98 pubblicato in G.U. n. 297 del 21.12.98**
59	26	Procedimento di autorizzazione per la realizzazione di nuovi impianti produttivi	**DPR n. 447 del 20.10.98 pubblicato in G.U. n. 301 del 28.12.98 (v. nn. 42,43,50)**
59	30	Procedimento di liquidazione di pensioni assegni e indennità di guerra	**DPR n. 377 del 30.9.99 pubblicato in G.U. n. 254 del 28.10.99**
59	35	Procedimenti in materia di cessazione dal servizio e trattamento di quiescenza del personale della scuola	**DPR n. 351 del 28.4.98 pubblicato in G.U. n. 239 del 13.10.98**
59	38	Procedimento per il finanziamento della ricerca corrente e finalizzata svolta dagli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico con personalità giuridica di diritto pubblico e privato	**D.P.R. n.213 del 13.02.01 pubblicato in G.U. n.131 del 8.06.01**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	39	Procedimento per il finanziamento annuo della Croce rossa italiana	**D.P.R. n. 286 del 16.3.00 pubblicato in G.U. n. 239 del 13.10.1998**
59	40	Procedimento per l'assegnazione del contributo alla Lega italiana contro i tumori e al Centro internazionale di ricerche per il cancro a Lione	**DPR n. 353 del 3.9.99 pubblicato in G.U. n. 242 del 14.10.99**
59	42	Procedure relative all'incentivazione all'ampliamento alla ristrutturazione e riconversione degli impianti industriali	**DPR n. 447 del 20.10.98 pubblicato in G.U. n. 301 del 28.12.98 (v. nn. 26, 43 e 50)**
59	43	Procedure per la localizzazione per la determinazione delle aree destinate agli insediamenti produttivi	**DPR . 447 del 20.10.98 pubblicato in G.U. n. 301 del 28.12.98 (v. nn. 26, 42 e 50)**
59	44	Procedure per la produzione e commercializzazione di additivi alimentari e per la conservazione delle sostanze alimentari (sanità)	**DPR n. 514 del 19.11.97 pubblicato in G.U. n. 60 del 13.3.98**
59	46	Procedimenti relativi alla produzione e commercializzazione dei presidi sanitari (fitosanitari) Modificato in Procedimenti di autorizzazione all'immissione in commercio e alla vendita di prodotti fitosanitari e relativi cadiuvanti	**DPR n. 290 del 23.04.01 pubblicato in S.O. n.190/L del 18.07.01 Rettifica in G.U. n.180 del 4.08.01.**
59	48	Procedure di autorizzazione e commercializzazione di presidi medici chirurgici (sanità)	**DPR n. 392 del 6.10.98 pubblicato in G.U. n. 266 del 13.11.98**
59	50	Procedimento per l'esecuzione di opere interne nei fabbricati ad uso impresa	**DPR n. 447 del 20.10.98 pubblicato in G.U. n. 301 del 28.12.98 (v. n. 26, 42, 43)**
59	54	Procedimenti relativi ad interventi a favore dell'imprenditoria femminile	**D.P.R. n. 314 del 28 luglio 2000 pubblicato nella G.U. n. 256 del 2.11.2000**
59	56	Procedimenti per l'assicurazione ed il finanziamento e il credito all'esportazione	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 64, 65, 66, 67, 69, 70, 72, 73)**
59	57	Procedimenti per il risanamento dell'industria siderurgica	**D.P.R. 15 dicembre 2000, n. 439, pubblicato nella G.U. 8 febbraio 2001**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	59	Procedimenti per la concessione di finanziamenti a favore del commercio	**D.P.R. 15 dicembre 2000, n. 438 Pubblicato nella G.U. 7 febbraio 2001**
59	60	Procedimenti relativi agli interventi a favore dei centri commerciali all'ingrosso	**D.P.R. 20.8.2001, n. 361 pubblicato sulla GU 4.10.2001, n. 231**
59	62	Procedimenti per la concessione di contributi per la promozione degli investimenti esteri in Italia	**D.P.R. 17 gennaio 2001, n. 65, pubblicato in G.U. 22 marzo 2001, n. 68**
59	63	Procedimenti per la concessione di contributi per la realizzazione di progetti pilota nel settore agroalimentare in paesi non appartenenti all'unione europea	**D.P.R. n. 54 del 15 gennaio 2001, pubblicato nella G.U. del 16.03.2001**
59	64	Procedimenti per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato per la partecipazione a gare internazionali in paesi non appartenenti all'Unione Europea	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 56, 65, 66, 67, 69, 70, 72, 73)**
59	65	Procedimenti per la concessione di finanziamenti alle imprese italiane esportatrici	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 56, 64, 66, 67, 69, 70, 72, 73)**
59	66	Procedimenti di concessione di contributi ad istituti, enti ed associazione per iniziative volte a promuovere le esportazioni	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 56, 64, 65, 67, 69, 70, 72, 73)**
59	67	Procedimenti sull'assicurazione ed il finanziamento dei crediti inerenti all'esportazione di merci e servizi nonché alla cooperazione economica e finanziaria in campo internazionale	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 56, 64, 65, 66, 69, 70, 72, 73)**
59	69	Procedimenti di concessione di contributi a consorzi per il commercio estero	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 56, 64, 65, 66, 67, 70, 72, 73)**
59	70	Procedimenti di concessione contributi a consorzi agroalimentari e turistico alberghieri	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 56, 64, 65, 66, 67, 69, 72, 73)**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	72	Procedimenti di concessione di contributi per l'incremento della collaborazione con i paesi dell'europa centrale e orientale	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 56, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 73)**
59	73	Procedimenti sulla promozione alla partecipazione a società ed imprese miste all'estero	**DPR 9 febbraio 2001, n.161, pubblicato nella G.U. del 8.05.01 n. 105 (vedi n. 56, 64, 65, 66,67, 69, 70, 72)**
59	76	Procedimenti di concessione di beni del demanio marittimo utilizzati per finalità turistiche, ricreative e per la realizzazione e la gestione di attività commerciali, ricreative, sportive turistiche e per quelle relative ai porti	**DPR n. 509 del 2.12.97 pubblicato in G.U. n. 40 del 18.2.98 (v. n. 21)**
59	77	Procedimenti per il rilascio di autorizzazioni di pubblica sicurezza per lo svolgimento di industrie, mestieri, esercizi ed attività imprenditoriali e tenuta di registri in materia di attività commerciali	**DPR n. 311 del 28.05.01 pubblicato in G.U. n. 178 del 2.08.01** (vedi n. 78 e 108 L. 59 e nn. 18,19,20 e 35 L. 50)
59	78	Procedimento di dichiarazione di agibilità da parte della commissione provinciale di vigilanza per i locali di pubblico spettacolo e trattenimento	**DPR n. 311 del 28.05.01 pubblicato in G.U. n. 178 del 2.08.01** (vedi n. 77 e 108 L. 59 e nn. 18,19,20 e 35 L. 50)
59	79	Procedimenti di vigilanza e controllo su bevande e acque minerali (finanze)	**D.P.R. n.48 del 7.2.2000 pubbl. in G.U. n.57 del 9.3.2000** (vedi 83 e 84)
59	80	Procedimenti di controllo su grassi idrogenati e margarina	**DPR n. 519 del 13.11.97 pubblicato in G.U. n. 69 del 24.3.98**
59	82	Procedimenti relativi alla detenzione e alla commercializzazione di sostanze zuccherine e miele	**DPR n. 433 del 9.11.98 pubblicato in G.U. n. 293 del 16.12.98**
59	83	Procedimenti relativi alla vendita e al confezionamento di mosti, vini e aceto (finanze)	**D.P.R. n.48 del 7.2.2000 pubbl. in G.U. n.57 del 9.3.2000** (vedi n. 79 e 84)
59	84	Procedimento di controllo su tappi di chiusura e contenitori	**D.P.R. n.48 del 7.2.2000 pubbl. in G.U. n.57 del 9.3.2000** (vedi n. 79 e 83)
59	85	Procedimenti relativi al controllo, alla commercializzazione e al deposito degli alcoli (industria)	**DPR n.310 del 18.05.01 pubblicato in G.U. n.176 del 2.08.01**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	86	Procedimento per la certificazione antimafia (interno)	**DPR n. 252 del 3.6.98 pubblicato in G.U. n. 176 del 30.7.98**
59	87	Procedimento di autorizzazione alla costruzione e all'esercizio di impianti di produzione di energia elettrica che utilizzano fonti convenzionali (gruppi elettrogeni)	**DPR n. 53 dell'11.2.98 pubblicato in G.U. n. 68 del 23.3.98 (v. n. 8)**
59	90	Procedimento per la concessione del trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria	**D.P.R. n. 218 del 10.6.2000 pubblicato in G.U. del 4 agosto 2000, n. 181 (v. n. 91)**
59	91	Procedimento per la concessione del trattamento di integrazione salariale a seguito della stipula di contratti di solidarietà	**D.P.R. n. 218 del 10.6.2000 pubblicato in G.U. del 4 agosto 2000, n. 181 (v. n. 90)**
59	92	Procedimento per la presentazione di ricorsi avverso l'applicazione delle tariffe e dei premi assicurativi per gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali	**DPR n.314 del 14.05.01 pubblicato in G.U. 03.08.01 n. 179** (vedi 112 *septies*)
59	94	Procedimento per l'iscrizione variazione e cancellazione delle imprese e delle società commerciali	**D.P.R. n. 558/1999 pubblicato nella G.U. 21.11.2000** (vedi 97 e 98)
59	97	Procedimento per la denuncia di inizio di attività per la domanda di iscrizione all'albo delle imprese artigiane o al registro delle imprese per le attività di installazione, di ampliamento e di trasformazione degli impianti	**D.P.R. n. 558/1999 pubblicato nella G.U. 21.11.2000** (vedi 94 e 98)
59	98	Procedimenti per la denuncia di inizio di attività ai fini dell'iscrizione nel registro delle imprese di quelle esercenti attività di autoriparazione e per la domanda di iscrizione all'albo delle imprese artigiane o al registro delle imprese	**D.P.R. n. 558/1999 pubblicato nella G.U. 21.11.2000** (vedi 94 e 97)
59	105	Procedimenti per il rilascio delle concessioni edilizie	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001**
59	108	Procedimento per il rilascio di autorizzazioni di pubblica sicurezza per lo svolgimento di industrie, mestieri, esercizi ed attività imprenditoriali (industria)	**DPR n. 311 del 28.05.01 pubblicato in G.U. n. 178 del 2.08.01** (vedi n. 77 e 78 L. 59 e nn. 18,19,20 e 35 L. 50)
59	111	Procedure per la verifica e il controllo di nuovi sistemi e protocolli terapeutici sperimentali	**DPR n. 439 del 21.09.01 pubblicato in G.U. n. 294 del 19.12.01**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
191	112-*bis*	Procedimento per il collocamento ordinario dei lavoratori	**D.P.R. 7 luglio 2000, n. 442, pubblicato nella G.U. del 13.2.2001**
191	112-*quinquies*	Procedimento di rilascio del certificato di agibilità	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001** ***prorogata entrata in vigore al 30.6.2003 dall'art. 2 d.l. n. 122/2002,*** *convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, L. n. 185/2002*
191	112-*septies*	Procedimento per la composizione del contenzioso in materia di premi per l'assicurazione infortuni	**DPR n.314 del 14.05.01 pubblicato in G.U. 03.08.01 n. 179** (vedi 92)
191	112-*undecies*	Procedimenti relativi a sorvoli, rilevamenti e riprese aeree e satellitari sul territorio nazionale e sulle acque territoriali	**D.P.R. n. 367 del 29.09.2000, pubblicato nella G.U. n. 289/2000**
50	1	Procedimento per le concessioni e locazioni degli immobili demaniali a favore di enti o istituti culturali, degli enti pubblici territoriali delle aziende sanitarie locali, ordini religiosi e degli enti ecclesiastici (finanze)	**D.P.R. 8.01.2001, n. 41, pubblicato in G.U. 9 marzo 2001, n. 57**
50	6	Procedimento di sostituzione del liquidatore ordinario	**D.P.R. 19 dicembre 2000, n. 449, pubblicato nella G.U. del 6.03.2001, n. 54**
50	8 (v. n. 55)	Procedimenti relativi ai servizi certificativi al casellario giudiziario	**TU casellario giudiziale DPR 14.11. 2002, n. 313, pubblicato nel S.O. n. 22/L alla G.U. 13.2.2003**
50	9	Procedimento di gestione e alienazione dei beni sequestrati e confiscati	**TU Spese di Giustizia DPR 30.5.2002, n. 115, in G.U. 15 giugno 2002, n. 139**
50	10	Procedimento relativo alle spese di giustizia	**TU Spese di Giustizia DPR 30.5.2002, n. 115, in G.U. 15 giugno 2002, n. 139**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
50	11	Procedimenti per l'iscrizione a ruolo e il rilascio di copie di atti in materia tributaria e in sede giurisdizionale, compresi i procedimenti in camera di consiglio, gli affari non contenziosi e le esecuzioni civili mobiliari e immobiliari	**TU Spese di Giustizia DPR 30.5.2002, n. 115, in G.U. 15 giugno 2002, n. 139**
50	18	Procedimento per l'attribuzione della qualifica di agente di pubblica sicurezza agli agenti di custodia e guardie notturne dipendenti da altre amministrazioni dello Stato e dalla Regione Sicilia	**DPR n. 311 del 28.05.01 pubblicato in G.U. n. 178 del 2.08.01** (vedi n. 77 della L.59 e 19 e 20 L. 50)
50	19	Procedimento di rilascio della licenza di collezione di armi comuni da sparo e delle armi artistiche rare e antiche	**DPR n. 311 del 28.05.01 pubblicato in G.U. n. 178 del 2.08.01** (vedi n. 77 della L.59 e 18 e 20 L. 50)
50	20	Procedimento per la concessione del porto d'armi per uso personale	**DPR n. 311 del 28.05.01 pubblicato in G.U. n. 178 del 2.08.01** (vedi n. 77 della L.59 e 18 e 19 L. 50))
50	24	Procedimento di rilascio del duplicato della patente di guida in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione dell'originale	**D.P.R. n.104 del 9 marzo 2000, in G.U. del 28 aprile 2000, n.98**
50	25	Procedimento di rilascio del duplicato della carta di circolazione in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione dell'originale	**D.P.R. n.105 del 9 marzo 2000, in G.U. del 28 aprile 2000,n.98**
50	28	Procedimento per la decisione del ricorso gerarchico improprio presentato dalla Commissione centrale dei raccomandatari marittimi contro i provvedimenti della Commissione locale	**D.P.R. n. 483 del 18 dicembre 2001, pubblicato nella G.U. del 15.2.2002**
50	29	Procedimento per l'immatricolazione, i passaggi di proprietà e la reimmatricolazione	**D.P.R. n. 358 del 19 settembre 2000, pubblicato nella G.U. del 6.12.2000**
50	34	Procedimento per l'alienazione di beni mobili	**DPR n. 189 del 8.05.01, pubblicato in G.U. n.118 del 23.05.01**
50	35	Procedimento della presa d'atto ex art. 126 del T.U. delle leggi di pubblica sicurezza	**DPR n.311 del 28.05.01, pubblicato in G.U. n.178 del 2.08.01** (Vedi n. 77 Legge 59)
50	36	Procedimento per la reiscrizione dei residui passivi perenti	**DPR n. 270 del 24.04.01, pubblicato in G.U. n.156 del 07.07.01**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
50	37	Procedimento per la prestazione del giuramento di fedeltà degli impiegati dello Stato	**DPR n.253 del 19.04.01, pubblicato in G.U. n. 152 del 03.07.01**
50	40	Procedimento per il rilascio della autorizzazione alla somministrazione di alimenti e bevande da parte di circoli culturali privati	**DPR n. 235 del 04.04.01, pubblicato in G.U. n. 141 del 20.06.01**
50	42	Procedimenti per lo scarto dei documenti degli uffici dello Stato	**D.P.R. 8.01.2001, n. 37, pubblicato in G.U. 7.03.2001, n. 55**
50	43	Procedimento per i pagamenti da e per l'estero in nome e per conto delle amministrazioni dello Stato	**D.P.R. 15.12.2001, n. 482, pubblicato in G.U. 14.2.2002, n. 38**
50	46	Procedimento relativo alla circolazione e al soggiorno dei cittadini degli Stati membri dell'Unione Europea	**T.U. circolazione e soggiorno cittadini Stati membri-DPR n. 54 del 18.1. 02 pubblicato in G.U. n. 69 del 9 04.02**
50	53	Procedimento per l'ottenimento della qualifica di coltivatore diretto	**D.P.R. 7.12.2002, n. 476, pubblicato in G.U. 5.02.2002, n. 30**
50	55 (v. n. 8)	Procedimento di iscrizione nel casellario giudiziale (previsione di un unico tipo di certificato penale per le richieste di privati e di uffici pubblici)	**TU casellario giudiziale DPR 14.11. 2002, n. 313, pubblicato nel S.O. n. 22/L alla G.U. 13.2.2003**
50	56	Procedimento di sostegno alle vittime dell'usura	**D.P.R. 16.8.99 n.455, pubbl. G.U. 3.12.99 n. 284 (v. n. 57)**
50	57	Procedimento di sostegno alle vittime del racket	**D.P.R. 16.8.99 n.455, pubbl. G.U. 3.12.99 n. 284 (v. n. 56)**
50	4 (all.2)	Procedimento di spese in economia	**D.P.R. 20 agosto 2001, n. 384, in G.U. 24 ottobre 2001, n. 248**
340	6	Procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova degli autoveicoli	**D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, in G.U. 30 gennaio 2002, n. 25**
340	8	Procedimento del "Fondo –Scorta" della Polizia di Stato, dei Vigili del fuoco e della Guardia di finanza	**D.P.R. 2.8.2002, n. 215, in G.U. 28.9.2002, n. 228**

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
340	12	Procedimento per l'autorizzazione alla installazione di riscaldamento ad acqua calda e degli impianti di produzione di acqua calda per servizi igienici in edifici adibiti ad uso civile	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001**
340	14	Procedimento per il collaudo per opere di cemento armato e/o strutture metalliche	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001**
340	32	Procedimento di autorizzazione per l'esercizio dell'attività di rimessa di veicoli e degli adempimenti richiesti agli esercenti autorimesse	**D.P.R. 19 dicembre 2001, n. 480, in G.U. 13 febbraio 2002, n. 37**
340	32	Procedimento di autorizzazione per l'esercizio dell'attività di noleggio di veicoli senza conducente	**D.P.R. 19 dicembre 2001, n. 481, in G.U. 13 febbraio 2002, n. 37**
340	46	Denuncia di inizio di attività	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001**
340	47	Autorizzazione edilizia	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001**
340	48	Interventi non soggetti a concessione od autorizzazione edilizie	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001**
340	51	Procedimento per l'installazione, la trasformazione, l'ampliamento e la manutenzione di impianti tecnologici	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001**
340	52	Procedimento per la progettazione, la messa in opera e l'esercizio di edifici e di impianti al fine di contenimento del consumo energetico	**T.U. edilizia: DPR 6 giugno 2001, n. 380 pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001**
340	61	Procedimento per la determinazione dei compensi spettanti ai presidenti e ai componenti degli organi delle Camere di commercio	**D.P.R. 20 agosto 2001, n. 363, pubblicato in G.U. n. 363 del 5.10.2001**
340	63	Procedimenti per il riconoscimento della dipendenza delle infermità da causa di servizio per la concessione della pensione privilegiata ordinaria e dell'equo indennizzo	**DPR n. 461 del 29.10.2001 pubblicato in G.U. n. 5 del 7.1.2002 (v. n. 23/59)**

REGOLAMENTI DI MODIFICA DI D.P.R. DI SEMPLIFICAZIONE DI PROCEDIMENTI PREVISTI DALLE LEGGI DI SEMPLIFICAZIONE:

Regolamento recante modifiche ed integrazioni al d.P.R. 20 ottobre 1998, n. 447, in materi di sportelli unici per gli impianti produttivi	d.P.R. 7 dicembre 2000, n. 440 (Gazzetta ufficiale n. 33 del 9 febbraio 2001)
Regolamento recante norme di modifica del d.P.R. 28 aprile 1998, n. 351, sulla semplificazione in materia di cessazione dal servizio e di trattamento di quiescenza del personale della scuola.	d.P.R. 11 gennaio 2001, n. 101 (Gazzetta ufficiale n. 80 del 5 aprile 2001)
Regolamento di semplificazione recante modifica all'articolo 141 del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, e successive modificazioni, in materia di accertamenti tecnici relativi a locali di pubblico spettacolo	d.P.R. 6 novembre 2002, n. 293 (Gazzetta ufficiale n. 1 del 2 gennaio 2003)

PREVISIONI DI SEMPLIFICAZIONE SOPPRESSE (N. 42) E IN CORSO DI SOPPRESSIONE (N. 42)

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	3	Procedimento in materia di collaborazioni culturali	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	4	Procedimenti per l'erogazione delle spese per missione e lavoro straordinario del personale dello Stato	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	5	Procedimento per la fornitura di apparecchi di protesi e di presisi ad invalidi del lavoro	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	9	Procedimento di concessione per l'approvvigionamento di acqua pubblica da corpo idrico superficiale naturale o artificiale o da acque sotterranee riconosciute pubbliche	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	10	Procedimento di concessione per la distribuzione automatica di carburante	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	12	Procedura per le acquisizioni di beni e servizi di informatica	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	20	Procedimento di autorizzazione al lavoro per i cittadini non appartenenti all'Unione Europea	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	25	Procedimento di unificazione dei termini per i contributi previdenziali	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	27	Procedimento per la nomina e decadenza dei capi dei dipartimenti e degli Uffici della PCM, nonché dei consiglieri ed esperti e per il conferimento di incarichi di consulenza	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	28	Procedimento per la liquidazione dei supplementi di pensione e per la ricostruzione delle pensioni di competenza dell'assicurazione generale obbligatoria	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	29	Procedimento di accertamento di infrazione alle norme sull'esercizio del commercio su aree pubbliche da parte di cittadini extra comunitari	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	32	Procedimenti per la stipula di contratti di collaborazione per attività didattiche	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	33	Procedimenti per la gestione per la gestione dell'itinerario scolastico degli alunni e per lo svolgimento degli esami di idoneità con esclusione degli esami di maturità e di diploma finale	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	34	Procedimenti per lo svolgimento degli esami di ammissione, revisione, promozione, idoneità, compimento e diploma nelle accademie e nei conservatori con esclusione degli esami di maturità e di diploma finale	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 20012*
59	36	Procedimenti in materia di ordinamento dello stato civile	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	37	Istruttoria per la valutazione di incidenti rilevanti connessi a determinate attività industriali	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	41	Procedimenti per l'ammissione alle agevolazioni e agli aiuti concessi alle imprese per le spese di ricerca e le innovazioni tecnologiche per l'erogazione dei relativi finanziamenti, con determinazione di forme, modalità e limiti dei medesimi finanziamenti	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	45	Procedimento per il trattamento delle acque reflue	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	49	Procedimento per la richiesta di escavazione di pozzi e per la concessione di utilizzo d'acqua per uso industriale	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	51	Procedimento relativo all'organizzazione territoriale del servizio idrico integrato	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	52	Procedimenti relativi alla realizzazione di nuovi interventi in aree depresse	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	53	Procedimenti relativi agli interventi straordinari del mezzogiorno	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	55	Procedimenti relativi alla cooperazione e alla salvaguardia dei livelli occupazionali	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	58	Procedimenti a favore dell'industria bellica	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	61	Procedimenti relativi agli interventi a favore dell'imprenditoria giovanile	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	68	Procedimenti di finanziamento e di concessione di contributi per la cooperazione per la cooperazione dei paesi in via di sviluppo	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	71	Procedimenti di concessione di contributi alle Camere di commercio Italiane all'estero	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	74	Procedimenti per l'iscrizione all'albo nazionale degli autotrasportatori e per l'applicazione delle tariffe sull'autotrasporto delle merci	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione* *Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	75	Procedimento in materia di strumenti per pesare	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	81	Procedimento di controllo su importazioni, produzione e detenzione di latte in polvere e burro	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	88	Procedimento per il versamento dei contributi assistenziali	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	93	Procedimento per l'applicazione di sanzioni nei confronti delle aziende che occupano lavoratori pensionati, per mancata osservanza del divieto di cumulo fra pensione ed attività lavorativa subordinata	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	98 *bis*	Procedimento per la verifica del possesso dei requisiti previsti per l'esercizio delle attività di pulizia	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione* *Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	99	Procedimenti per il rilascio di autorizzazioni, licenze, nulla osta, permessi comunali per attivare esercizi industriali o artigiani, fabbriche, magazzini, officine , laboratori destinati alla produzione e alla vendita di prodotti e merci (interno)	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione* *Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	100	Procedimenti di denuncia nominativa all'INAIL degli assicurati	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	101	Procedimenti di riconoscimento dell'invalidità civile	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	102	Procedimenti per l'aggiudicazione di appalti pubblici di servizi	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	103	Procedimenti per l'affidamento di appalti pubblici di fornitura	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	104	Procedimento per il rilascio delle autorizzazioni per lo scarico idrico al suolo	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
59	106	Procedimenti per l'aggiudicazione di appalti di lavori pubblici	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione* *Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
59	107	Procedimenti per l'iscrizione all'Albo Nazionale dei costruttori	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
59	110	Procedimenti per l'autorizzazione all'immissione di nuove sostanze farmaceutiche e specialità medicinali già in uso all'estero e per l'inclusione nel prontuario farmaceutico nazionale	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
191	112-*ter*	Adempimento obbligatori delle imprese in materie di lavoro dipendente	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
191	112-*quater*	Procedimenti di rilascio di autorizzazioni all'esportazione e all'importazione	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
191	112- *octies*	Procedimenti relativi all'elencazione e alla dichiarazione delle cose trasportate in conto proprio	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
191	112-*decies*	Procedimento per la riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.4, lett. e) della legge n. 340/2000
50	5	Procedimento di cancellazione dal registro prefettizio e dallo schedario generale della cooperazione ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 59 del 1992	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	12	Procedimento per la determinazione e la liquidazione dei compensi spettanti ad ausiliari del giudice	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
50	13	Procedimento di proroga dei termini di decadenza in conseguenza del mancato funzionamento degli uffici giudiziari	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	14	Procedimento per il monitoraggio del ricovero dei minori in istituti di assistenza e sullo svolgimento di ispezioni nei medesimi	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	15	Procedimento relativo al reperimento delle parti destinatarie delle notifiche	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	17	Procedimento per la compilazione del rapporto informativo e l'attribuzione del giudizio complessivo al personale della pubblica sicurezza	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
50	22	Procedimento finalizzato alla conclusione di contratti di locazione di immobili da destinare ad uffici pubblici	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
50	23	Procedimento per la conclusione dei contratti degli enti locali con abolizione dell'obbligo di invio di copia del contratto al Commissario del Governo	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	26	Procedimenti per la definizione dei rapporti patrimoniali con le imprese ex concessionarie di ferrovie	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
50	31	Procedimenti di erogazione dei contributi del fondo unico dello spettacolo	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	32	Procedimento di certificazione di bilancio per le società cooperative	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	38	Procedimento per l'assoggettamento a vincolo dei beni artistici, architettonici e culturali e per il rilascio delle relative autorizzazioni	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
50	39	Procedimento per l'assoggettamento a vincolo delle bellezze naturali e per il rilascio delle previste autorizzazioni	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
50	44	Procedimento per: - l'accertamento della maggiore rappresentatività sindacale delle organizzazioni sindacali ai fini della contrattazione; - la verifica e il monitoraggio dei risultati degli accordi nazionali del personale sanitario convenzionale attraverso gli osservatori consultivi permanenti per il necessario indirizzo e coordinamento; - il supporto dell'attività della delegazione regionale per la negoziazione degli accordi nazionali del personale sanitario convenzionato con il servizio sanitario nazionale	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
50	47	Procedimento relativo alla commercializzazione di carburante avio negli aeroporti minori	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
50	50	Procedimento per l'istituzione e l'uso di aviosuperfici ed elisuperfici	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	51	Procedimento di espletamento del servizio antincendi negli aeroporti minori e sua trasformazione in senso facoltativo (interno)	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	52	Procedimento di accertamento e conferma di validità per il rilascio di licenze e brevetti aeronautici	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	54	Procedimento per la cancellazione dal bollettino dei protesti e relative rettifiche	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. i) della legge n. 340/2000
50	5 (all.2)	Procedimento per la riscossione di diritti e di tasse spettanti agli archivi notarili	Non più rispondente ad esigenze di semplificazione. Soppresso dall'articolo 1, co.6, lett. l) della legge n. 340/2000
340	2	Procedimento per l'autorizzazione all'esercizio provvisorio dei distributori di carburante autostradali.	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	4	Procedimento per l'emanazione di decreti, di competenza del Ministero delle politiche agricole e forestali, finalizzati ad apportare modifiche agli allegati 1B (concimi nazionali), 1C (ammendanti e correttivi), 2 (etichettatura) e 3 (tolleranze applicabili ai fertilizzanti) della legge 19 ottobre 1984, n. 784	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
340	7	Procedimento per la domiciliazione delle tariffe dovute per la registrazione delle revisioni effettuate dalle imprese di autoriparazione	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	13	Procedimento per la formazione dei piani attuativi	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	25	Procedimento per la conservazione e la pubblicità dei testamenti	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	31	Procedimento per il controllo della qualità dei prodotti ortofrutticoli ai fini dell'esportazione	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	33	Procedimento di inquadramento e definizione del trattamento economico del personale del comparto scuola	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	34	Procedimento per l'acquisto di immobili, anche vincolati a norma della legge	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	35	Procedimento relativo alla permuta di immobili demaniali adibiti ad uso di uffici pubblici	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
340	36	Concessione e locazione di immobili di proprietà dello Stato	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	37	Passaggio dei beni dello Stato dal demanio al patrimonio pubblico	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	38	Procedimento per le alienazioni dei beni immobili dello Stato	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	40	Procedimento relativo al collocamento in aspettativa per infermità del personale militare	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	41	Procedimento per l'autorizzazione all'esercizio dell'attività di barbiere, parrucchiere per uomo-donna estetista	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	56	Procedimento per lo svolgimento di tombole e pesche di beneficenza in occasione di feste o sagre a carattere locale	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	57	Procedimento di vidimazione di registri, libri sociali e scritture contabili, abolizione dell'obbligo di vidimazione o estensione della facoltà di vidimazione agli uffici del giudice di pace e ai Comuni	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	STATO DI ATTUAZIONE
340	59	Procedimento per il rilascio di porto d'armi a cittadini degli Stati dell'Unione europea	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione* *Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*
340	60	Comunicazione di trasferimento di possesso di fabbricati	*Non più rispondente ad esigenze di semplificazione* *Soppressione prevista nel ddl semplificazione 2001*

REGOLAMENTI DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE (n. 1)

LEGGE	N. D'ORDINE DI ALLEGATO DEL PROCEDIMENTO	TITOLO DEL REGOLAMENTO	
340	18	Regolamento di semplificazione dei procedimenti relativi alla disciplina metrologica delle cisterne a scomparti tarati, montate su autoveicoli, per il trasporto e la misura di prodotti liquidi a pressione atmosferica	**DPR 4 febbraio 2003**

PROCEDIMENTI DA SEMPLIFICARE (N. 56)

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO
59	13	Procedimento di sgombero d'ufficio di occupazione abusiva di suolo demaniale marittimo
59	15	Procedimento in materia di collaudi degli impianti da parte dell'Istituto superiore per la prevenzione e la Sicurezza del Lavoro
59	31	Procedimento per la ricongiunzione dei periodi assicurativi
59	47	Procedure attinenti le specialità medicinali di automedicazione
59	89	Procedimento per l'iscrizione unica ai fini previdenziali ed assistenziali (sportelli polifunzionali)
59	95	Procedimento per la tenuta e conservazione di documenti di lavoro e dei libri aziendali obbligatori
59	109	Procedimenti per il rilascio delle autorizzazioni per le emissioni in atmosfera degli impianti produttivi di beni e servizi
191	112-*sexies*	Procedimenti di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali

191	112-*nonies*	Procedimenti per il rilascio delle autorizzazioni in materia di temporanee importazioni ed esportazioni
50	2 (v. n. 22)	Procedimento per l'apposizione di termini per le denunce di infortunio sul lavoro e di malattie professionali
50	4	Procedimenti inerenti alla nautica da diporto
50	7	Procedimento di notifica, riscossione dei contributi per le ispezioni ordinarie nei confronti delle società cooperative
50	16	Procedimento per il passaggio del personale non idoneo all'espletamento dei servizi di polizia ad altri ruoli della polizia di Stato
50	21	Procedimento per la denuncia all'istituto assicuratore ed all'autorità locale di P.S. da parte del datore di lavoro degli infortuni da cui siano stati colpiti i dipendenti prestatori d'opera e pronosticati non guariti entro tre giorni
50	27	Procedimento per la rimozione d'ufficio delle navi sommerse nei porti
50	30	Procedimento relativo alla iscrizione e alla cancellazione dal registro dei revisori contabili, nonché all'attività di vigilanza del Ministro della giustizia ed alla sospensione dei revisori dall'esercizio dell'attività di controllo dei conti
50	33	Procedimento di disciplina delle attività di formazione professionale
50	41	Procedimento di concessione e riscossione delle agevolazioni all'editoria in materia di servizi telefonici
50	45	Procedimento di gestione, di custodia, di destinazione e di alienazione di immobili, di autoveicoli e tabacchi lavorati oggetto di confisca
50	48 (v. 49)	Procedimento relativo alla iscrizione e alla cancellazione degli aeromobili dai pubblici registri e alla documentazione obbligatoria
50	49 (v. 48)	Procedimento relativo ai trasferimenti di proprietà di aeromobili
50	1 (all.2) (v. nn. 2, 3 all.2 l.50/99 e n. 39 legge 340/00)	Procedimento di liquidazione della pensione
50	2 (all.2) (v. n. 1 all. 2)	Procedimento di liquidazione una tantum
50	3 (all.2) (v. n. 1 all. 2)	Procedimento per il riscatto
340	1	Procedimenti per la concessione dell'indennità per infortunio o malattia da parte dell'INAIL o dell'INPS
340	3	Procedimento per l'approvazione tecnica dei progetti delle dighe e per la vigilanza sulla loro costruzione e sulle operazioni di controllo durante l'esercizio
340	5	Procedimento per il rilascio delle concessioni per gli autoservizi di linea di competenza statale
340	9	Procedimento per la cancellazione d'ufficio dal registro delle imprese di imprese, società, consorzi ed altri enti non più operativi

340	10	Procedimento per il recupero dei diritti di segreteria non versati al registro delle imprese
340	11	Procedimento per l'iscrizione delle informazioni sulle procedure concorsuali presso l'ufficio del registro delle imprese
340	15	Tutela dell'inquinamento acustico. Rumore nell'ambiente esterno e determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore. Tecnico competente acustica ambientale
340	16	Autorizzazione alla custodia, all'utilizzo e al trasporto di gas tossici
340	17	Procedimenti concernenti la produzione e commercializzazione di prodotti alimentari
340	19	Procedimento di iscrizione a ruolo del notaio
340	20	Procedimento di iscrizione del notaio trasferito
340	21	Procedimento per il rilascio del permesso di assenza del notaio
340	22	Procedimento per la nomina del coadiutore del notaio
340	23	Redazione di atti pubblici in lingua straniera e revisione della disciplina di nullità
340	24	Redazione di atti pubblici con intervento di sordi, muti e sordomuti e revisione della disciplina della nullità
340	26	Comunicazione di atti di trasferimento di terreni
340	27	Semplificazione per i privati delle modalità di conservazione dei documenti su microfilm
340	28	Procedimento per la denuncia di apparecchi a pressione e serbatoi gpl e procedure di prevenzione incendi relative ai depositi di gpl in serbatoio fissi di capacità non eccedente 5 m3
340	29 (v. n. 15 l. 59/97	Procedimenti per il collaudo, la denuncia di istallazione e le verifiche periodiche relativi a gru ed altri apparecchi di sollevamento (argani, paranchi); funi e catene; piani inclinati; idroestrattori a forza centrifuga; scale aeree, ponti sospesi con argano o sviluppabili su carro, ponti sospesi motorizzati
340	30	Procedimento di denuncia all'ispettorato del lavoro relativamente all'esercizio di nuova attività produttiva
340	39 (v. nn. 1,2,3 all. 2 l. 50/99)	Procedimento per la riliquidazione della pensione definitiva
340	42	Procedimento per l'iscrizione all'albo degli spedizionieri
340	43	Procedimenti connessi all'acquisto e locazione di nuove macchine utensili o di produzione
340	44	Procedimento per l'archiviazione del verbale errato di contestazione di violazione del codice della strada
340	45	Procedimento di revisione annuale dei diritti aeroportuali
340	49	Catasto edilizio
340	50	Autorizzazione e concessioni relative alla sede stradale e pertinenze. Accessi e diramazioni. Attraversamenti ed uso della sede stradale
340	53	Procedimento per l'autorizzazione e la licenza di panificazione
340	54	Procedimento relativo alle denunce delle presenze nelle strutture ricettive di cui all'articolo 6 della legge 17 maggio 1983, n. 217, e dei ricoveri in case ed istituti di cura

340	55	Procedimento di concessione di medaglie d'onore per la lunga navigazione
340	58	Procedimento per l'attribuzione del codice fiscale con estensione della facoltà di richiesta telematica e di ricezione del codice fiscale e di duplicato dello stesso a liberi professionisti (consulenti fiscali, commercialisti, notai, avvocati)
340	62	Procedure concernente i fili a sbalzo o palorci, telefori e piccoli impianti montani ad esclusivo uso dell'economia montana

PROCEDIMENTI DA SEMPLIFICARE INTRODOTTI DAL DISEGNO DI LEGGE DI SEMPLIFICAZIONE

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO
340	63-bis **previsto dal d.d.l. di semplificazione**	Procedimento di astensione anticipata dal lavoro delle donne in stato di gravidanza
340	63-ter **previsto dal d.d.l. di semplificazione**	Procedimento di predisposizione ed approvazione dei regolamenti interni degli istituti previdenziali e delle relative modifiche

PROCEDIMENTI PER I QUALI NON SI E' CONCLUSA LA SEMPLIFICAZIONE (N. 3)

LEGGE	N. D'ORDINE ALLEGATO	TITOLO DEL PROCEDIMENTO	
59	96	Procedure relative alla composizione e al funzionamento delle commissioni provinciali per l'artigianato e all'iscrizione, modificazione e cancellazione all'albo delle imprese artigiane	D.P.R. 3 settembre 1999 Rimesso dalla Corte dei conti alla Corte Costituzionale
59	112	Procedimenti riguardanti l'erogazione dei fondi destinati alla formazione professionale ed allo sviluppo	D.P.R. 21 dicembre 1998 Rimesso dalla Corte dei conti alla Corte Cost.- ritirato in via preliminare dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali
50	3	Procedimento di classificazione delle industrie insalubri	Regolamento non emanato dal Capo dello Stato per sopravvenuta modifica titolo V Cost.

Allegato B

Testi unici emanati ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 50 del 1999:

1. **T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa – d.P.R. 28.12.2000, n. 445,** pubblicato nella G.U. n. 42 del 2001, S.O.

2. **T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia: d.P.R. 6 giugno 2001, n. 380**, pubblicato in G.U. n. 245 del 20.10.2001 ***prorogata entrata in vigore al 30.6.2003 dall'art. 2 d.l. n. 122/2002,*** *convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, L. n. 185/2002.*

   d.lgsl. 27 dicembre 2002, n. 301 : "Modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia", pubblicato nella G.U. n. 16 del 21 gennaio 2003.

3. **T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità- d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327** (G.U. n. 189 del 16 agosto 2001 – Supplemento ordinario n. 211)- *prorogata entrata in vigore al 30.6.2003 dall'art. 3 d.l. n. 122/2002, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, L. 1° agosto 2002, n. 185.*

   Decreto legislativo 27 dicembre 2002, n. 302: "Modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazioni per pubblica utilità", pubblicato nella G.U. n. 17 del 22 gennaio 2003.

4. **T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di spese di giustizia – d.P.R 30.5.2002, n. 115**, pubblicato in G.U. 15 giugno 2002, n. 139

5. **T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di circolazione e soggiorno cittadini Stati membri- d.P.R. 18.1. 02, n. 54,** pubblicato in G.U. n. 69 del 9 04.02

6. **T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di casellario giudiziale, di anagrafe delle sanzioni amministrative dipendenti da reato e dei relativi carichi pendenti :**
d.P.R. 14.11.2002, n. 313, pubblicato nel S.O. n. 22/L alla G.U. del 13.02.2003.

Legge n. 340 del 2000:

d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165: "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche.

Presidenza del Consiglio dei Ministri

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE
- SPERIMENTAZIONE -

REPORT FINALE

Introduzione in via sperimentale dell'AIR
(art. 5 legge n. 50/99)

Roma, dicembre 2001

SOMMARIO

Premessa

1. **Obiettivi della sperimentazione**

2. **Organizzazione del lavoro e linee di attività**
   - **2.1. Comunicazione**
   - **2.2. Formazione**
   - **2.3. Valutazione e monitoraggio**
   - **2.4. Manuale**

3. **Analisi dei casi**
   - **3.1. Percorso operativo della sperimentazione**
   - **3.2. Le criticità legate alle singole fasi**

4. Prospettive

ALLEGATI

Allegato 1 [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)

Allegato 2[2]: Recepimento direttiva 1999/31/CE del Consiglio relativa alle discariche di rifiuti (legge n. 422/2000, all. B)

---

* La realizzazione del report è stata coordinata dal dott. A. Natalini; il paragrafo 1è stato predisposto dalla dot.ssa E. Morfuni, nell'ambito del paragrafo 2 la dott.ssa E. Morfuni ha curato le parti relative all'organizzazione del lavoro e linee di attività, alla valutazione e monitoraggio (punto 2.3) e al manuale (punto 2.4); la parte relativa alla comunicazione (punto 2.1) è stata predisposta dal cons. P. Mariuzzo e dalla dott.ssa E. Morfuni e la parte relativa alla formazione (punto 2.2) dalla dott.ssa S. Cavatorto. Il paragrafo 3 è stato predisposto dal dott. E. Burlini e il paragrafo 4 dal dott. A. Natalini.

[1] Responsabile del gruppo: L. Cavallo; componenti: E. Burlini, C. Pappagallo, A. Caldarozzi, M. Angeletti, e, per il Ministero dell'Interno, dott. L. Falco e dott. C. Silvestro

[2] Responsabile del gruppo: R. Bisogno; componenti: P. Mariuzzo, E. Cervone, F. Sarpi, N. Marin

Allegato 3[3]: Procedimento per la semplificazione della redazione di atti pubblici in lingua straniera e revisione della disciplina di nullità (legge n. 340/2000, all. A, n. 23)

Allegato 4[4]: Procedimento di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali (legge n. 59/1997, all. 1, n. 112 sexies)

Allegato 5[5]: Regolamento di semplificazione dei procedimenti inerenti la nautica da diporto (legge n. 50/1999, all. A, n. 4)

Allegato 6[6]: Documento sulla consultazione / Approfondimento sulle tecniche del focus group

Allegato 7: I programmi delle giornate di formazione

Allegato 8: Elenco completo dei partecipanti alla formazione (gennaio-luglio 2001)

Allegato 9: I questionari di gradimento delle giornate di formazione

Allegato 10[7]: Check-list per il monitoraggio

---

[3] Responsabile del gruppo: E. Burlini; componenti C. Oglialoro, N. Marin, M. Cicala

[4] Responsabile del gruppo: S. Cavatorto; componenti: A. De Marco, P. Testore, M. Angeletti, A. Caldarozzi, per il Ministero dell'Interno, dott. L. Falco e, per il Ministero dei trasporti, dott. P. Gargiulo

[5] Responsabile del gruppo: M. Martelli; componenti: E. Berarducci, S. Cavatorto, F. Sarpi, M. D'Adamo, R. Vicario e, per il Ministero dei trasporti, il dott. P. Gargiulo e la dott.ssa V. Rebuffat

[6] L'allegato è stato curato dalla dott.ssa S.Cavatorto

[7] La predisposizione della check-list è stata stato curata dal dott. A. Natalini, dal dott. E. Burlini e dalla dott.ssa E. Morfuni

Premessa

Il presente rapporto riguarda l'introduzione in via sperimentale dell'Air nell'ambito dell'attività di produzione normativa che è stata avviata nel corso del 2001. La sua redazione ha rappresentato l'occasione per individuare le criticità incontrate in questa prima fase di sperimentazione e per operare una valutazione dei risultati conseguiti ai fini della sua estensione al 2002 sulla base delle indicazioni contenute nella direttiva del Presidente del consiglio dei ministri del 21 settembre 2001. In particolare, lo sforzo di analisi si è concentrato sul percorso logico seguito e sulle tecniche di consultazione e di valutazione dei costi e dei benefici utilizzate.

Inoltre, sono stati evidenziati i limiti incontrati da un'attività di sperimentazione che è venuta a cadere nel periodo a cavallo tra due legislature, motivo per il quale ci si è trovati costretti ad operare su un novero molto ristretto di casi e circoscritto rispetto alla tipologia degli schemi di atto normativo. Peraltro, si ritiene che da una lettura approfondita dell'esperienza realizzata si possano trarre delle utili indicazioni per il prosieguo e per l'estensione della sperimentazione, nella consapevolezza che quanto fatto nel corso del 2001 non è sufficiente a delineare in modo compiuto un modello di utilizzo "a regime " dell'AIR. Infatti, prima di giungere ad un consolidamento delle procedure istituzionali e delle tecniche di valutazione dei costi e dei benefici occorre allargare l'orizzonte (per tipologia di atto e per materia) dei casi di normazione oggetto di valutazione economica e la loro numerosità. E per comprendere le reali difficoltà che potrebbe comportare l'applicazione dell'AIR occorre seguire il percorso di questi provvedimenti normativi lungo tutto il loro effettivo percorso istituzionale.

1. Obiettivi della sperimentazione

L'analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR) è stata introdotta in Italia dall'art. 5 della legge n. 50/99; la successiva direttiva di attuazione, emanata con DPCM 27 marzo 2000, ne ha definito tempi e modalità, prevedendo un periodo di sperimentazione della durata di un anno.

Si è voluto cioè introdurre l'AIR in maniera graduale al fine sia di consentire, durante tutta la fase sperimentale, di affinare le metodologie, rendendole adatte al contesto istituzionale italiano, sia di mettere in grado le amministrazioni di attrezzarsi per rispondere a questa nuova esigenza.

L'obiettivo dell'attività di sperimentazione è stato, quindi, quello di creare le condizioni migliori affinché questa importante innovazione entrasse nella prassi delle Amministrazioni e diventasse il modo normale di operare ai fini della stesura di testi normativi.

Si è trattato, da una parte, di fornire un supporto alla formazione delle decisioni, con nuovi dati e informazioni per i *policy makers*, cui si consente di decidere in maniera consapevole, e, dall'altra, di rendere "esplicito" e "trasparente" un percorso logico di adozione delle decisioni e delle scelte regolative. Ciò ha comportato la necessità di rivedere comportamenti e logiche oggi ancora largamente in uso presso le amministrazioni, prendendo confidenza anche con metodologie e tecniche di analisi economica, tra cui l'analisi costi-benefici, mettendo a confronto "opzioni" alternative compresa quella del non-intervento (detta opzione zero). Si è trattato, in un certo senso, di "un'operazione culturale", di una nuova "filosofia" nella progettazione dell'intervento normativo e nell'assunzione delle decisioni che non poteva essere introdotta in maniera "traumatica" nel contesto istituzionale italiano ma che richiedeva la previsione di momenti graduali di attuazione, in qualche modo "guidati" e "supportati".

A tal fine si è ritenuto necessario prevedere un periodo di "sperimentazione", agendo su più fronti, tutti estremamente importanti, se non addirittura "strategici", che possono così sinteticamente riassumersi:

- Predisposizione di una guida alla sperimentazione dell'AIR - pubblicata sul S.O. n. 46 alla G.U. n. 55 del 7.3.2001 - concepita come uno strumento di supporto per gli operatori coinvolti in tale attività. In essa vengono illustrati i passaggi logici in cui si articola l'AIR, forniti schemi concettuali e indicazioni metodologiche;
- Istituzione di un servizio di *help-desk* con la funzione di fornire suggerimenti operativi sui singoli provvedimenti inclusi nel programma di sperimentazione, relativo ad un numero limitato di casi;
- Realizzazione di una serie di interventi formativi rivolti ai funzionari incaricati di effettuare l'AIR nelle singole amministrazioni centrali.

La sperimentazione ha costituito, in buona sostanza, un'occasione di lavoro comune e di confronto, momento di arricchimento professionale per tutti i soggetti coinvolti e, al tempo stesso, esperienza sul campo da utilizzare per definire metodologie più mirate in relazione alle specificità delle nostre istituzioni.

2. Organizzazione del lavoro e linee di attività

L'help-desk, quale struttura di supporto tecnico-operativo alle amministrazioni nella fase di sperimentazione, è stato costituito, nel marzo 2001, presso il Dipartimento degli Affari Giuridici e Legislativi (DAGL) della Presidenza del Consiglio con l'apporto oltre che del DAGL, anche di altre strutture della Presidenza e, in particolare, del Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure, del Dipartimento degli Affari Economici (DAE) e del Dipartimento della Funzione Pubblica - progetto finalizzato AIR.

Complessivamente *l'help-desk* ha potuto contare sull'apporto di 21 persone, di cui 10 esperti e 11 funzionari di "segreteria tecnica" (compresi due stagisti), tutti impegnati a tempo parziale, salvo un esperto e due funzionari di segreteria tecnica impegnati a tempo pieno; la struttura è stata coordinata dal dott. Alessandro Natalini.

Il programma di attività si è articolato su cinque filoni:

- Sperimentazione delle metodologie di AIR su alcuni casi concreti ritenuti significativi;
- Comunicazione attraverso vari canali al fine di diffondere l'attività ed i risultati della sperimentazione;
- Iniziative di formazione rivolte a funzionari e dirigenti designati dalle varie amministrazioni a svolgere stabilmente l'AIR;
- Valutazione della fase sperimentale con riferimento alle tecniche e alle metodologie utilizzate e ai risultati conseguiti;
- Predisposizione di un manuale di pratiche di redazione dell'AIR, come previsto dalla direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 27 marzo 2000.

Per ogni linea di attività sono stati costituiti gruppi di lavoro, formati sia da esperti sia da funzionari di "segreteria tecnica".

A cadenza regolare, in linea di massima ogni dieci giorni, si sono svolte riunioni di coordinamento che hanno consentito, da una parte, di fare il punto sui diversi fronti di

attività e, dall'altra, di supportare l'interscambio di informazioni e conoscenze tra tutte le persone coinvolte.

Si sono svolti anche alcuni incontri tra il dott. Natalini, in qualità di coordinatore dell'*help-desk,* ed i titolari del potere di indirizzo strategico (cons. Malinconico - DAGL, cons. Patroni Griffi – Nucleo per la semplificazione, dott.ssa Marconi – DFP, dott. Espa - DAE) in merito allo svolgimento dell'attività di sperimentazione, con l'obiettivo sia di rappresentare i "problemi" di volta in volta incontrati, soprattutto nei rapporti con le amministrazioni, sia di verificare il lavoro svolto alla luce delle indicazioni "strategiche" di impostazione dell'attività.

La composizione "mista" dei gruppi di lavoro si è rivelata una scelta operativa corretta che ha consentito ai gruppi di avere ritmi costanti di lavoro e di integrare professionalità e competenze diverse.

•

In modo particolare, per quanto riguarda la sperimentazione dell'AIR su alcuni casi concreti, è stato formato, per ogni caso, un gruppo composto da due esperti (che si sono occupati, in particolare, uno della valutazione di impatto "esterno" ed uno di impatto "interno") e da due o tre funzionari che hanno curato in modo particolare l'istruttoria ed il raccordo tra le amministrazioni e gli esperti.

Nei casi in cui la sperimentazione ha riguardato provvedimenti di semplificazione rientranti nel programma di attività del Nucleo, i gruppi si sono raccordati con l'esperto designato dal Nucleo quale elemento di riferimento ed il lavoro è proceduto in maniera fortemente coordinata consentendo, così, l'integrazione di due fronti di attività (semplificazione e sperimentazione AIR), con un notevole risparmio di tempo e di energie.

L'*help-desk,* al fine di supportare il lavoro dei gruppi e di garantire uniformità di comportamento su aspetti di metodo, comuni a tutti i casi oggetto di sperimentazione, ha provveduto alla predisposizione di alcuni strumenti che, una volta discussi e condivisi, sono stati utilizzati o tenuti presenti da tutti i gruppi nelle varie fasi di lavoro.

In particolare si fa riferimento ad un documento sulle tecniche di consultazione (cfr. alleg. 6).

Di seguito si fornisce un'analisi dettagliata delle singole linee di attività.

2.1. Comunicazione

Sul versante della comunicazione esterna, con l'obiettivo di raggiungere tutti i destinatari diretti ed indiretti dei vari provvedimenti (amministrazioni comprese), ed in particolare il mondo imprenditoriale e gli Enti locali, si è deciso di utilizzare tutti i canali a disposizione, privilegiando soprattutto internet.

In una prima fase è stato così utilizzato il sito della Funzione Pubblica (www.funpub.it) che al suo interno ha una specifica pagina curata dal progetto finalizzato AIR, che contiene sia la normativa (in modo particolare la direttiva della Presidenza e la guida), sia schede sintetiche di presentazione dell'AIR e dell'attività del progetto.

Successivamente è stata attivata una specifica pagina *web* sul sito della Presidenza del Consiglio (www.governo.it/sez_presidenza/dagl/air.html), contenente informazioni sull'AIR con un'attenzione particolare all'attività di sperimentazione realizzata; dopo una breve presentazione su che cosa è l'AIR, seguono delle parti specifiche in merito ai diversi filoni di attività portati avanti *dall'help-desk* (sperimentazione di casi, attività di formazione, etc.) e viene fornito l'elenco dei casi oggetto della sperimentazione.

Per il futuro è auspicabile la previsione, da parte dei responsabili della pagina web, di un link con il sito del Dipartimento delle Funzione Pubblica; dovrà, inoltre,

essere valutata la possibilità oltre che l'opportunità di realizzare dei link con altri siti istituzionali.

Un'importante occasione di comunicazione con l'esterno è stata costituita dalla presenza di una postazione dell'*help-desk* presso lo stand della Presidenza del Consiglio dei Ministri al FORUM PA tenutosi presso la Fiera di Roma dal 7 all'11 maggio scorso.

E' stata l'occasione per avere contatti con funzionari e dirigenti di diverse amministrazioni, interessati alla materia, e per diffondere l'esperienza di sperimentazione che si stava conducendo; è stato, peraltro, divulgato materiale informativo in merito ad analoghe esperienze di AIR condotte a livello internazionale (comunitario e non). Si è registrato un buon livello di interesse e circa cento sono state le persone che hanno richiesto informazioni e notizie in merito all'AIR ed alla sperimentazione.

2.2. Formazione

Il programma di formazione

Durante la fase di sperimentazione, oltre al supporto tecnico-operativo per la realizzazione dei casi, *l'help-desk* ha realizzato specifiche attività di formazione dirette ai dirigenti ed ai funzionari delle amministrazioni centrali designati quali responsabili dell'AIR.

A ciascun Ministero (in particolare agli uffici di diretta collaborazione del vertice politico) è stata fatta richiesta di individuare almeno 2 persone da coinvolgere nella sperimentazione dell'AIR: la prima con esperienza nel campo della progettazione normativa, la seconda con competenze nelle materie organizzative ed economiche. Questo gruppo, affiancato dal supporto costante *dell'help-desk*, avrebbe in prospettiva

potuto costituire un primo nucleo operativo per l'implementazione dell'AIR in Italia e contribuire alla ulteriore diffusione delle competenze professionali sulla materia.

Il programma di formazione per l'anno 2001 è stato progettato prevedendo la realizzazione di sessioni intensive a carattere residenziale e di giornate di approfondimento e rinforzo (*follow up*) a cadenza mensile, finalizzate ad integrare la preparazione teorica con la condivisione e la valutazione delle esperienze maturate nel corso della sperimentazione. L'attività didattica è stata svolta dagli esperti componenti *dell'help-desk*, i quali hanno curato - con l'ausilio della segreteria tecnica - la produzione di materiale didattico *ad hoc* per ciascun modulo formativo (lucidi, schede per esercitazioni, dossier informativi sui casi di sperimentazione, ecc.).

La formazione si sarebbe dovuta concludere nel mese di settembre 2001 con due giornate di riflessione comune fra partecipanti alla sperimentazione e componenti dell'*help-desk*, per valutare criteri e strumenti di messa a regime dell'AIR. Si è deciso però di non realizzare tale momento di *follow-up* - concepito come momento finale di tutto il programma formativo – alla luce della constatazione che in molti casi, a seguito della ricostituzione degli uffici di diretta collaborazione dei Ministri avutasi con l'insediamento del nuovo Governo, molti degli interlocutori e dei partecipanti alle precedenti sessioni formative non erano più presenti negli uffici legislativi. Si era persa la continuità, elemento indispensabile per poter effettuare una valutazione "congiunta", conclusiva e di sintesi dell'esperienza realizzata ai fini della messa a regime dell'AIR. Parallelamente, si è ritenuto di non poter procedere alla predisposizione di uno specifico programma di "formazione dei formatori".

Per l'organizzazione complessiva delle iniziative formative, *l'help-desk* si è avvalso del Progetto finalizzato AIR del Dipartimento della Funzione pubblica.

Le attività realizzate

La prima sessione formativa, che ha coinciso con l'avvio ufficiale della fase di sperimentazione, si è svolta il **29-30-31 gennaio 2001** e ha coinvolto il primo gruppo di amministrazioni che già avevano effettuato le designazioni (14 Ministeri su 24).

L'iniziativa, a carattere residenziale, è stata realizzata in collaborazione con la Banca d'Italia che ha messo a disposizione la struttura ed i servizi della Scuola per i Dirigenti Bancari (Sa.Di.Ba.) di Perugia. I moduli didattici sono stati articolati sui contenuti della "Guida alla sperimentazione dell'AIR" (Presidenza del Consiglio dei Ministri, dicembre 2000) e hanno previsto lezioni teoriche ed esercitazioni di gruppo.

Per le successive giornate di *follow up*, il supporto logistico (sede e attrezzature didattiche) è stato assicurato dalla Scuola Superiore della Pubblica Amministrazione (SSPA) di Roma.

Il successivo incontro formativo si è svolto il **29 e 30 marzo 2001**. La prima giornata è stata dedicata a quanti non avevano potuto prendere parte allo *stage* iniziale (9 nuove amministrazioni). I contenuti sono stati quindi concentrati su una illustrazione dei concetti-base per l'AIR e la divulgazione della "Guida". La seconda giornata, invece, rivolta all'intero gruppo dei partecipanti alla sperimentazione (complessivamente 23 amministrazioni, compresi i Dipartimenti della Presidenza del Consiglio), ha proceduto con l'esemplificazione di un caso di studio (trasposizione della direttiva comunitaria 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti, Legge n. 422/2000).

L'avanzamento dei lavori di gruppo, costituitisi nel frattempo (aprile 2001) fra le amministrazioni partecipanti ed i componenti dell'*help-desk*, ha reso possibile un terzo incontro formativo il **4 maggio 2001**.

Passando dall'approccio teorico a simulazioni di esperienza sul campo, gli stessi funzionari e dirigenti dei Ministeri coinvolti, supportati dai *tutors* dell'*help-desk*, hanno presentato all'aula il percorso metodologico seguito ed i problemi affrontati nello svolgimento concreto di AIR su altri due casi di studio:

- procedure di semplificazione in materia di nautica da diporto (Ministero dei Trasporti);

- procedure di autorizzazione per l'attività di noleggio di autoveicolo senza conducente e per l'esercizio dell'attività di autorimessa (Ministero dell'Interno).

A conclusione della fase di sperimentazione, l'ultima giornata di *follow up* (**12 luglio 2001**) ha avuto lo scopo di socializzare fra i gruppi che hanno partecipato attivamente alla redazione delle schede di analisi di impatto, i risultati conseguiti (presentazione e approfondimento critico delle AIR prodotte).

I programmi relativi a ciascuna giornata di formazione sono riportati nell'**Allegato 7.**

Il livello di partecipazione e la soddisfazione dei destinatari

Complessivamente le attività di formazione hanno registrato un alto grado di interesse da parte delle amministrazioni, che hanno risposto con una partecipazione elevata (v. **Tabella 1**).

Già in previsione del primo appuntamento formativo, 18 Ministeri avevano risposto con 33 designazioni. Di questi, 14 sono stati effettivamente presenti allo *stage* di Perugia, per un totale di 25 partecipanti. Il secondo appuntamento è stato peraltro programmato proprio per rispondere alle richieste delle amministrazioni che non erano riuscite a prendere parte alla sessione iniziale.

Con l'iniziativa di marzo, il numero totale dei partecipanti è salito a **41**, comprendendo tutte le amministrazioni centrali (tranne il Ministero della Difesa che si è aggiunto all'incontro di maggio). Fra i Ministeri, alcuni hanno addirittura invitato a partecipare un numero maggiore di unità di personale rispetto a quelle richieste: il Ministero delle Finanze ha designato 6 persone e quello delle Comunicazioni 3. Anche il DAGL ha preso parte alle attività con un gruppo di 10 persone.

In grande maggioranza, la formazione è stata svolta con personale degli uffici legislativi (circa il 70%). Non sono comunque mancate alcune designazioni di personale con competenze tecniche, delle direzioni di settore (uffici statistici, uffici amministrativi-contabili e di bilancio, uffici di organizzazione e del personale).

Nelle diverse turnazioni di presenze fra una sessione formativa e l'altra (anche le designazioni sono state in parte modificate per la sostituzione di alcuni funzionari), le amministrazioni sempre presenti sono state: **Affari esteri, Ambiente, Giustizia, Industria, Interno, Sanità, Tesoro e Trasporti**. Da questo gruppo di amministrazioni è derivata la più attiva collaborazione sui primi casi di sperimentazione: ad interagire concretamente con *l'help-desk* sono stati in particolare il Ministero dell'Ambiente, il Ministero della Giustizia, il Ministero dell'Interno, il Ministero dei Trasporti, oltre al Ministero dei Lavori pubblici (che per motivi organizzativi non ha però potuto assicurare la partecipazione dei propri designati negli ultimi due incontri di *follow up*).

Nel corso del processo si è registrato anche il caso di amministrazioni che, presenti allo *stage* iniziale di gennaio 2001, non hanno confermato la propria adesione alla sperimentazione: il Ministero dell'Università e ricerca scientifica, il Ministero del Commercio con l'estero, il Ministero della Pubblica istruzione.

Peraltro, agli incontri di maggio e luglio il numero dei partecipanti ha registrato una significativa diminuzione: dai 41 presenti al primo *follow up* a **31** nella sessione di maggio e poi **26** a luglio[8]. Il Ministero della Difesa - come accennavamo - ha preso parte solo al secondo e terzo *follow up*, limitatamente ad 1 delle due persone designate.

[8] Questo dato può essere tuttavia interpretato considerando il sovraccarico di impegni per le amministrazioni dovuti alla chiusura della legislatura.

Tabella 1. I "numeri" della formazione sull'AIR (gennaio-luglio 2001)

	Sessioni formative				
	1° stage residenziale (29-30 e 31/1/01)	1° giornata di recupero (29/3/01)	1° follow up (30/3/01)	2° follow up (4/5/01)	3° follow up (12/7/01)
N. amministrazioni presenti	14	9	20[9]	21	16
N. designazioni *(ex novo)*	33	25	0	2	0
N. partecipanti effettivi	25	23	41	31	26

Un elenco completo dei partecipanti è riportato nell'**Allegato 8.**

Si rimanda invece all'**Allegato 9** per il riepilogo dei risultati dei questionari di gradimento distribuiti in aula alla fine di ciascuna sessione formativa. Si tratta ovviamente di prime indicazioni di carattere generale, che tuttavia forniscono elementi utili per eventuali prosecuzioni o reiterazioni delle attività.

Quanto agli aspetti organizzativi, la scelta della formula residenziale articolata su tre giornate *full-immersion*, non a Roma, è stata valutata molto positivamente, poiché funzionale sia ad una maggiore concentrazione sui temi del corso, sia alla socializzazione fra i partecipanti. Questo secondo aspetto è stato sottolineato soprattutto in previsione della necessità di approfondire le relazioni interistituzionali per lo svolgimento dell'AIR.

La continuità dei contatti è stata in effetti assicurata dalla riproposizione periodica degli incontri di *follow up*, anche se lo svolgimento in una sede romana e il più elevato numero di partecipanti hanno dato talvolta l'impressione di una maggiore dispersione dell'attenzione.

Inoltre, la sessione introduttiva di tre giornate ha facilitato un approccio più graduale agli argomenti, coerente con il carattere fortemente innovativo della materia. I partecipanti alla giornata di recupero della sessione introduttiva hanno infatti lamentato la durata troppo breve delle trattazioni, che non ha lasciato spazio adeguato per gli eventuali approfondimenti, la discussione e il confronto delle esperienze.

Sotto il profilo logistico, sembra opportuno prevedere la possibilità di svolgere gli incontri utilizzando aule che facilitino il dialogo fra i partecipanti, favorendo un carattere seminariale degli incontri, piuttosto che disposizioni tradizionali sul modello "docente-allievo". Nella scelta della sede si dovrebbe tenere conto di questo aspetto, soprattutto in considerazione dello svolgimento di esercitazioni e lavori di gruppo. Per la propria strutturazione, le aule messa a disposizione dalla SSPA di Roma non sempre hanno potuto garantire queste caratteristiche alla didattica, in parte penalizzando l'efficacia comunicativa degli interventi.

Le docenze sono state comunque valutate di qualità medio-alta, sia per la preparazione specifica dei relatori sulle materie trattate, che per la chiarezza espositiva e i tentativi di coinvolgimento dell'aula, anche mediante l'uso di tecnologie informatiche. Nella prima sessione introduttiva è stato lamentato un certo sbilanciamento della didattica sugli aspetti teorici, in particolare sulle materie di analisi economica. Ciononostante, proprio agli incontri di *follow up* era destinato un taglio più operativo-esemplificativo, che è stato in seguito valorizzato e apprezzato dai partecipanti.

In generale, la rispondenza dei contenuti affrontati con le aspettative è risultata elevata, come pure l'utilità delle esercitazioni proposte rispetto alle esigenze di applicazione concreta dell'AIR. Non sono mancate segnalazioni critiche rispetto all'efficacia dei lavori di gruppo, che tuttavia hanno consentito agli stessi organizzatori della formazione di rivedere *in itinere* alcuni aspetti, soprattutto con riferimento alla divulgazione dei dossier informativi di supporto alla didattica, alla organizzazione degli spazi e alla distribuzione fra tempi di presentazione dei casi e di discussione generale.

Nel complesso, la durata delle esercitazioni è risultata a taluni insufficiente per un adeguato inquadramento del problema, essendo mancata una preventiva analisi dei materiali di documentazione. Nondimeno, il coordinamento dei *tutor* d'aula è stato giudicato utile.

---

[9] Non hanno confermato la presenza i seguenti Ministeri: Università e ricerca scientifica, Commercio con

In base all'esperienza maturata, si registra una richiesta di prosecuzione delle iniziative formative, tuttavia da tarare tenendo conto di esigenze più specifiche dei destinatari, anche distinguendo fra gruppi di amministrazioni e materie di intervento cui applicare l'AIR.

Sullo strumento di analisi, le percezioni dei partecipanti alla formazione ne evidenziano la complessità tecnica e l'onerosità per le strutture amministrative, pur riconoscendo l'utilità teorica dell'AIR rispetto alla necessità di migliorare la qualità della regolazione e più in generale i sistemi di programmazione, monitoraggio e valutazione delle politiche pubbliche.

2.3. Valutazione e monitoraggio

L'*help-desk* ha effettuato, durante la fase di sperimentazione, un'azione di monitoraggio delle attività con l'obiettivo sia di raccogliere elementi utili a fini di "sorveglianza" interna del processo di elaborazione dell'AIR, con riferimento specifico ai singoli "casi" trattati, sia di evidenziare alle amministrazioni che dovranno gestire in prima persona l'AIR a regime, una volta esauritasi la fase sperimentale, aspetti specifici dell'analisi ed elementi di criticità connessi.

Inizialmente era stata ipotizzata la creazione di un *data-base* in cui far confluire i dati e le informazioni in maniera sistematica, attraverso la predisposizione di maschere di input standardizzate; l'aggiornamento periodico e l'implementazione della banca dati sarebbero stati assicurati sulla base delle comunicazioni effettuate dai diversi gruppi impegnati sui casi e nel corso di periodiche riunioni di coordinamento.

La fase di definizione dell'architettura del *data-base* si è rivelata una fase estremamente delicata oltre che lunga ed impegnativa in quanto dall'impostazione della struttura sarebbero largamente dipese le capacità informative e di analisi non solo in

---

l'estero, Pubblica istruzione.

merito allo stato di avanzamento dei lavori, ma anche alla valutazione *in itinere* ed *ex post* dell'intera sperimentazione.

Il numero limitato dei casi sottoposti a sperimentazione e, soprattutto, la mancanza di sistematicità riscontrata nella fornitura dei dati da parte dei gruppi – attribuibile, molto probabilmente, ad una eccessiva disaggregazione delle informazioni richieste - hanno, però, evidenziato - in corso d'opera - la necessità di ripensare sia alla tipologia ed alla quantità dei dati richiesti, sia alle modalità di raccolta degli stessi, pur non rinunciando ad avere dati di sintesi significativi.

A tal fine, come strumento di supporto per le attività di monitoraggio, si è messa a punto una *check-list* (**cfr. All. 10**) che è stata utilizzata come traccia di intervista ai responsabili dei gruppi per l'acquisizione di una serie di informazioni finalizzate alla ricostruzione del percorso seguito nella realizzazione dei casi con l'evidenziazione degli aspetti più rilevanti.

Le informazioni principali sono rilevate con riferimento alle diverse fasi in cui si articola il processo per la redazione delle schede preliminare e finale dell'AIR e riguardano:

- le amministrazioni coinvolte, con la specificazione degli uffici direttamente interessati e dei funzionari incaricati;
- gli incontri effettuati;
- le risorse complessivamente impegnate in termini di giornate-persona;
- i dati necessari e le fonti informative utilizzate;
- le criticità e le contromisure adottate per il loro superamento

Vengono poi richieste una serie di informazioni con riferimento ad aspetti specifici quali: l'ambito di intervento, le consultazioni, le esigenze e gli obiettivi, la formulazione delle opzioni, l'analisi costi –benefici e la comparazione delle opzioni.

Tutte le informazioni raccolte in una prima fase (in cui la predisposizione delle schede AIR era ancora conclusa) sono confluite in un *report* intermedio predisposto nel

mese di giugno 2001; nel presente rapporto finale di valutazione della sperimentazione si dà, invece, conto dei risultati complessivi e di sintesi, con riferimento all'intero percorso di realizzazione dei casi-pilota.

2.4. Manuale

La direttiva del 27 marzo 2000 prevedeva che, al termine della fase di sperimentazione, tenendo conto delle risultanze, il Nucleo, con l'ausilio del Dipartimento della funzione pubblica, avrebbe potuto curare la produzione e la divulgazione di un manuale di pratiche di redazione dell'AIR. Tale manuale, nelle intenzioni, avrebbe dovuto pertanto essere principalmente rivolto ai funzionari delle amministrazioni centrali e dovrebbe dovuto avere un taglio e un linguaggio poco accademico e molto operativo.

Considerato però che la sperimentazione finora realizzata non ha interessato un numero significativo di casi, sia in termini numerici che in termini di tipologia di atto normativo (sono stati presi in esame soprattutto regolamenti di delegificazione, salvo il caso di un atto di recepimento di direttiva comunitaria) e non ha fornito, di conseguenza, risultati tali da poterne desumere indicazioni operative "generalizzabili", si è valutato di non procedere, al momento, alla stesura del previsto manuale.

3 Analisi dei casi

I casi–pilota sottoposti alla sperimentazione ed alla elaborazione delle schede AIR sono stati 5, come risulta dal seguente prospetto riepilogativo [10]:

Tab. 1 – Procedimenti

ID ATTO	NOME ATTO	AMM. PROPONENTE	ALTRE AMM. COINVOLTE
1	Procedimento per l'attività e gli adempimenti richiesti agli esercenti autorimesse (L.340/2000 all.1 n.32)	Ministero Interno	Comuni
2	Procedimento di autorizzazione per l'attività di noleggio autoveicoli senza conducente (L.340/2000 all.1 n.32)	Ministero Interno	Comuni
3	Recepimento Direttiva 199/31/CE del Consiglio relativa alle discariche di rifiuti	Ministero Ambiente	
4	Procedimento di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali (L.59/97, all.1 n.112 sexies)	Ministero Lavori Pubblici	Ministero Interno, Ministero Trasporti
5	Regolamento di semplificazione dei procedimenti inerenti la nautica da diporto	Ministero Trasporti	Ministero Finanze

Si tratta quindi di quattro casi di procedimenti di semplificazione e di un caso di applicazione di direttiva comunitaria.

Per i procedimenti 1 e 2 sono state predisposte due distinte schede AIR poiché essi, pur risultando inclusi nel medesimo allegato della legge di semplificazione n. 340/2000, trattano materie con confini oggettivi e soggettivi distinti. I provvedimenti, corredati dalle relative schede AIR, sono già stati oggetto di approvazione definitiva da parte del Consiglio dei Ministri, in data 13 dicembre 2001.

[10] In realtà la sperimentazione era stata avviata anche su un altro caso relativo al "procedimento per la semplificazione della redazione di atti pubblici in lingua straniera e revisione della disciplina di nullità" di cui al n. 23, all. 1 della legge n. 340/2000. Ma, dopo un'attenta istruttoria, si è dovuta constatare l'impossibilità di modificare la situazione vigente e quindi di produrre un'AIR significativa anche relativamente alla sola parte preliminare.

Le amministrazioni coinvolte sono state:

Tab.2 - Amministrazioni

Amministrazione	Proponente	Concertante
Ministero dell' Interno	2	1
Ministero dell'Ambiente	1	-
Ministero dei Trasporti	1	1
Ministero dei Lavori Pubblici	1	-
Ministero delle Finanze	-	1
Comuni	-	1

I casi esaminati, pur nella loro particolarità e peculiarità (si è sempre trattato di semplificazioni normative o procedurali), permettono di esprimere un giudizio sull'esperienza maturata.

Il primo aspetto da sottolineare è che si è sempre riusciti a definire, per ogni opzione, l' "ordine di grandezza" delle sue ricadute sia sulla pubblica amministrazione che sui settori produttivi: si è cioè potuto determinare con qualche precisione "quanto vale" o "quanto costa" l'ipotesi di intervento, ed inoltre a graduare in tal senso – almeno qualitativamente – le diverse ipotesi.

Il lavoro necessario per ottenere ciò e per disporre ovviamente anche di altri elementi per un giudizio di preferibilità circa le possibili linee di intervento è quantificabile, in media, in circa 13.000 Euro per provvedimento esaminato (comprensivi sia del tempo-esperti dell'*help-desk* che di quello dei funzionari amministrativi coinvolti).

A fronte di questo valore, le opzioni analizzate hanno mostrato differenziali di costo non particolarmente elevati (ma si sottolinea ancora una volta che si trattava di provvedimenti essenzialmente di semplificazione procedurale), dell'ordine dei 2-5 milioni di Euro per anno (in media). Ciò non significa che l'analisi abbia fatto risparmiare annualmente tali cifre, ma solo che ha evidenziato l'esistenza di tale possibilità qualora venga adottata un'opzione invece di un'altra.

L'aspetto forse più interessante riguarda la determinazione della distribuzione dei costi dei provvedimenti tra settore privato ed amministrazione, non solo in termini monetari, bensì anche – e soprattutto – organizzativi. L'analisi delle opzioni ha infatti evidenziato dove ed orientativamente in che misura un'ipotesi di intervento penalizzava

l'organizzazione amministrativa a fronte di risultati solo modestamente più efficaci. In sostanza, si può dire che dai casi esaminati i costi di adeguamento dei settori privati interessati sono modesti, mentre le diverse opzioni portano ad assetti (e costi) apprezzabilmente diversi per le amministrazioni coinvolte, se non altro in termini di efficienza (costo/risultato). In questo senso, non è sbagliato dire che il costo interno dell'analisi ha portato ad evidenziare possibili risparmi nella gestione dei provvedimenti dell'ordine di qualche milione (di Euro) l'anno, in media [11].

Su questa base, appare sensato suggerire che interventi regolativi di maggior momento vengano sottoposti ad AIR anche in maniera più approfondita, in quanto in tal modo è possibile evidenziare – a parità di raggiungimento di obbiettivi – possibili risparmi sia sul fronte privato che su quello dell'amministrazione che risultano significativi in termini assoluti.

3.1. Percorso operativo della sperimentazione

La fase di sperimentazione ha consentito di giungere al 20/10/01 con 5 casi di AIR formalmente ultimate. Di queste, in due casi l'iter previsto è giunto – come già sottolineato - a compiutezza; in altri due casi l'analisi è stata ultimata nelle parti tecnico-analitiche, rimanendo esclusa la sola componente di *drafting* normativo. In un solo caso l'AIR svolta sperimentalmente richiederebbe – per il proprio completamento - una raccolta più dettagliata di dati e di elaborazioni tali da permettere un giudizio tecnico di opportunità dell'opzione prescelta.

Il trattamento dei casi sperimentali ha dimostrato che la suddivisione "di dettaglio" in micro-fasi, corrispondenti alla sequenza logico-cronologica prevista dalla Guida alla sperimentazione, in pratica non ha trovato quasi mai applicazione [12]. Conseguentemente, per la valutazione finale dell'esperienza si è preferito "raggruppare" alcune fasi che nella pratica sono state trattate quasi sempre contemporaneamente. Il raggruppamento – del quale sarà opportuno tenere conto nella pianificazione operativa della sperimentazione futura – ha portato alla seguente classificazione:

---

[11] In proposito, giova ricordare l'esperienza britannica, che con la sua Unità dedicata ai costi e risparmi del settore pubblico conseguenti alla semplificazione procedurale evidenzia volentieri un risparmio di qualche milione di Euro a seguito dell'applicazione di progetti sperimentali che introducono semplificazioni di vario tipo (ad es.: formulari più semplici, catene procedurali più corte, etc.).

1. Individuazione esigenze, definizione ambito di intervento e determinazione obiettivi.
2. Definizione di un piano delle consultazioni.
3. Individuazione delle opzioni.
4. Individuazione dei presupposti interni per ognuna delle opzioni.
5. Raccolta dati (di contesto e specifici, per le elaborazioni quantitative).
6. Determinazione degli impatti.
7. Confronto tra le opzioni e scelta di quella preferita.
8. Drafting.

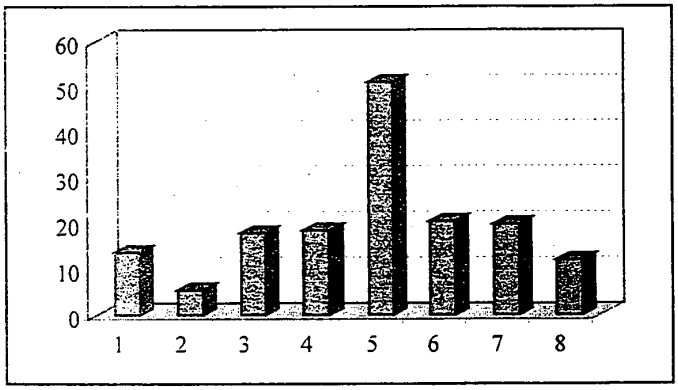
La **durata** dell'intero processo di AIR è risultata la seguente, suddivisa per le 8 fasi del processo:

Tab. 3 – Durata media della predisposizione dell'AIR (suddivisa per fasi) [13]

Fase	1	2	3	4	5	6	7	8
Durata Totale	68	27	89	92	255	102	99	60
Durata media	13,6	5,4	17,8	18,4	51,0	20,4	19,8	12,0

Nota: Le durate sono espresse in giorni di calendario

Graf. 1 – Durata media della predisposizione dell'AIR (suddivisa per fasi)



I dati riassuntivi abbisognano di alcune precisazioni.

---

[12] Si veda, in proposito, quanto già detto nel Rapporto intermedio.

[13] Nell'indicare le durate, va tenuto presente che alcune fasi possono avere avuto momenti di sovrapposizione.
Inoltre, nella tabella riportata, alcuni dati di durata di fase sono incompleti per l'impossibilità a posteriori - in qualche caso specifico - di quantificare con sufficiente precisione la durata medesima.

La fase più impegnativa (in termini di durata) ha riguardato la raccolta di dati per le elaborazioni quantitative. Ciò costituisce la norma in tutti gli studi di fattibilità tipologicamente assimilabili all'esercizio AIR. Di ciò deve essere tenuto debito conto in previsione della messa a regime dell'AIR.

L'elaborazione degli impatti – che nella sperimentazione si è svolta a livelli di approfondimento differenziati per i vari casi trattati – è risultata in media abbastanza contenuta nei tempi grazie a tre ordini di motivi:

a) essa è stata condotta essenzialmente dagli esperti dell'*help-desk*, con un contributo delle amministrazioni essenzialmente non tecnico.

b) in almeno due casi essa è stata interrotta prima di ulteriori approfondimenti dei valori di stima, una volta verificata la costante prevalenza degli aspetti di beneficio su quelli di costo.

c) in almeno un caso (discariche), la durata della fase è stata "auto-limitata" dall'impossibilità di pervenire in tempi ragionevoli alla raccolta di tutti i dati necessari per le elaborazioni quantitative, per cui l'elaborazione degli impatti è stata svolta solo in termini qualitativi.

L'individuazione delle esigenze e la definizione degli ambiti ha richiesto relativamente poco tempo, poiché nella generalità dei casi vi era già una mole sufficiente di materiale disponibile.

La definizione dei piani di consultazione è stata svolta in modo prevalentemente "teorico", vale a dire senza tenere conto dei probabili *feedback* provenienti dai gruppi di soggetti interessati e/o coinvolti: ciò ha permesso una stesura rapida dei piani stessi, che tuttavia in gran parte non ha avuto modo di essere integrata e completata dai successivi riscontri pratici.

Il *drafting* normativo ha riguardato solo due casi di AIR, per cui il valore medio corretto per la fase è di 20 giorni, e non di 12 come risulta dai dati complessivi. Sul tema si è riscontrato un certo "scollamento" tra lo svolgimento dell'analisi AIR e la fase di *drafting*. Il coinvolgimento degli esperti di *drafting* sarebbe stato auspicabile sin dalle prime fasi dell'AIR stessa.

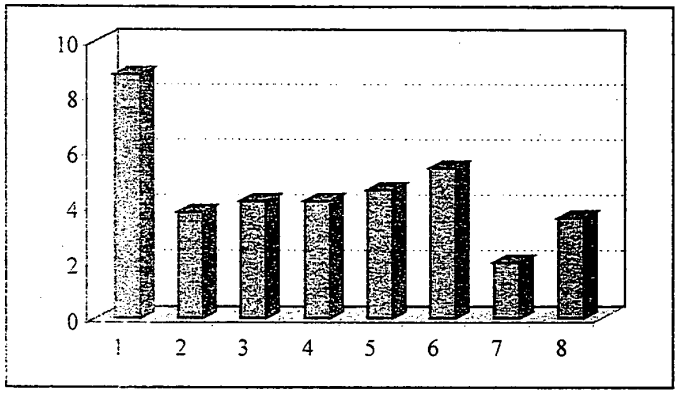
Passando dalla durata complessiva del processo AIR alle **risorse** impegnate dall'*help-desk*, queste risultano così ripartite [14]:

Tab. 4 – Risorse impegnate (per fase)

Fase	1	2	3	4	5	6	7	8
Durata Totale	44	19	21	21	23	27	10	18
Durata media	8,8	3,8	4,2	4,2	4,6	5,4	2,0	3,6

Nota: Le durate sono espresse in giorni/uomo

Graf. 2 – Risorse impegnate (per fase)



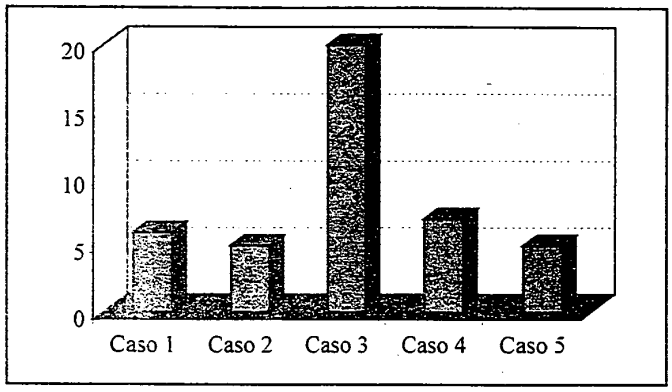
La mancanza di correlazione tra i "tempi di processo" e l'intensità di attività specifica per le varie fasi si spiega in massima parte con i "tempi tecnici" di attesa delle fasi, parte comunque ineliminabile del processo di AIR.

Si osserva che la fase più onerosa è stata quella relativa all'identificazione delle esigenze, degli obiettivi e degli ambiti; va precisato in proposito che con essa è corrisposto anche l'avvio dei contatti con le amministrazioni, che ha richiesto riunioni ed incontri tra gruppi di lavoro al completo: ciò ha indubbiamente contribuito a far lievitare il numero di ore/uomo dedicate.

Per l'elaborazione del processo di AIR, sono state in genere sufficienti tra 5 e 7 riunioni. Nel solo caso delle Discariche sono state svolte ben 20 riunioni, a motivo della difficoltà di inquadrare correttamente i termini del problema.

[14] Restano escluse dal conteggio le risorse fornite dall' (e) amministrazione(i), per le quali è stato impossibile produrre una stima attendibile (in tutti cinque i casi).

Graf. 3 – Riunioni del gruppo di lavoro per caso trattato



3.2. Le criticità legate alle singole fasi

L'unica criticità riconoscibile nello svolgimento delle diverse fasi dell'analisi ha riguardato la possibilità di predisporre un piano di consultazioni concretamente applicabile nei tempi previsti dalla sperimentazione. Rispetto a tale criticità, non è stato possibile elaborare contromisure correttive.

a) confini oggettivi e soggettivi dell'intervento

In tutti i cinque casi la determinazione dei confini oggettivi non ha presentato eccessivi problemi, in quanto la normativa esistente risultava chiara in merito e i lavori preparatori predisposti dai gruppi di interesse hanno aiutato l'identificazione degli ambiti.

Per tutti i casi trattati, si sottolinea la sussistenza rispetto ad essi di una potestà normativa regionale concorrente, di cui si è dovuto tener conto sia nella identificazione degli ambiti di riferimento nonché nella formulazione delle opzioni regolatorie.

L'esistenza di vincoli posti dalla competenza locale ha richiesto in più casi il ricorso a rilevazioni (di dati e - più in generale - di informazioni) *ad hoc*, per le quali il contributo delle sedi periferiche delle amministrazioni interessate si è rivelato determinante.

Tuttavia, un aspetto negativo di tali rilevazioni è legato ai tempi, troppo spesso inadeguati rispetto alle esigenze di una sollecita elaborazione delle opzioni.

b) consultazioni

In aggiunta a quanto già detto sulle consultazioni, va sottolineato come il relativo piano sia stato predisposto più per integrare gli aspetti relativi all'acquisizione di dati ed informazioni di contesto che per approfondire la conoscenza degli aspetti normativi legati al procedimento in essere, spesso già sufficientemente dettagliati nella documentazione "di base". Parimenti, l'elaborazione delle valutazioni socio-economiche (costi-benefici o vantaggi-svantaggi) hanno fatto affidamento più sui modelli standard disponibili in letteratura che su approfondimenti puntuali derivanti da consultazioni *ad hoc*. Ci si sente di difendere la scelta operata, sia in considerazione dei tempi a disposizione che della relativa difficoltà di implementare un piano di consultazioni sufficientemente articolato da permettere il necessario *feedback* sulle elaborazioni prodotte in sede di stima quantitativa. A quest'ultimo proposito, si osserva che in nessuno dei cinque casi trattati il piano di consultazioni ha previsto l'invio di elaborati intermedi a gruppi di rappresentanza dei soggetti direttamente o indirettamente coinvolti, benché fossero state elaborate con buon anticipo liste abbastanza complete di tali gruppi.

Le consultazioni sono state avviate per lo più su di un piano informale (come già sopra accennato), in genere contestualmente all'acquisizione di elementi utili per la definizione delle opzioni e dei dati di settore. Ciò ha consentito di abbreviare i tempi, al prezzo della mancata applicazione di procedure più formali (ad es.: *focus group*).

c) rilevazione delle esigenze e degli obiettivi

Si è già avuto modo di sottolineare come la fase di "presa di contatto" abbia consentito di definire con una certa precisione esigenze ed obiettivi, nonché bozze preliminari di opzioni di intervento. Pertanto, la rilevazione è stata condotta nella generalità dei casi dal gruppo di lavoro (comprendente gli appartenenti alle amministrazioni), eventualmente sulla base della documentazione acquisita dalle amministrazioni medesime.

La traduzione di esigenze ed obiettivi generali in obiettivi specifici con relativi set di indicatori quantitativo-qualitativi è stata sempre rispettata.

Determinazione delle categorie di destinatari – aspetti tecnici

In quattro casi su cinque, la determinazione delle categorie di destinatari diretti non ha presentato particolari problemi.

Per quanto riguarda i destinatari indiretti, la situazione è risultata comprensibilmente più diversificata.

L'identificazione delle categorie di destinatari indiretti assume rilevanza nel caso in cui gli effetti del provvedimento in esame si scarichino in misura "apprezzabile" su di esse.

Nel caso 1 (autorimesse) e nel caso 2 (autonoleggi), in via di principio i destinatari indiretti sono tutti i cittadini, in quanto nel primo caso sono in gioco aspetti riguardanti la sicurezza pubblica e nel secondo la qualità dell'ambiente. Se in entrambi i casi la determinazione della direzione in cui si manifestano costi e benefici non ha presentato ambiguità, molto più difficile sarebbe stato giungere a stime quantitative degli effetti che risultassero plausibili in termini di errore di stima. Pertanto, in pratica si è proceduto ad identificare le categorie ed il "segno" (positivo o negativo) degli effetti del provvedimento, riuscendo a collocare su di una scala ordinale detti effetti (e il loro "saldo qualitativo").

Nel caso 4 (Nautica da diporto) e nel caso 5 (Trasporti eccezionali) non sono stati considerati i possibili effetti indiretti.

Il caso 3 (Discariche), pur identificando in via di principio le possibili categorie di destinatari indiretti, non ha ordinato i possibili effetti né ordinalmente né – tantomeno – cardinalmente.

Quantificazione degli obiettivi e dei risultati attesi – aspetti tecnici

La quantificazione preliminare degli obiettivi del provvedimento e dei risultati attesi per esso è stata proposta in termini formali e nei modi previsti dalla scheda AIR nel solo caso della "Nautica da diporto". In termini più precisi, per il caso 4 sono stati proposti degli indicatori sia di obiettivo che di risultato, e per alcuni di essi è stato proposto un valore-atteso (auspicato). Nei casi relativi alle autorimesse, gli autonoleggi e i trasporti eccezionali sono stati individuati indicatori-tipo, ma non è stato proposto un valore-atteso e proporzionato agli obiettivi. La ragione di tale mancanza dipende dalla successione delle fasi di sviluppo dell'analisi: infatti, a consuntivo delle schede finali di tali casi (una volta svolte le analisi dei processi) è possibile risalire ad una

quantificazione degli obiettivi, che quindi deriva dall'osservazione (o dalla stima) dei tempi di processo, più che da una decisione ex ante. Sarebbe quindi possibile integrare le schede dei casi 1, 2, 4 con la quantificazione degli indicatori.

Nel caso 3 (Discariche) i risultati attesi erano indicati e quantificati già nella direttiva comunitaria (di partenza), tramite variabili di salvaguardia ambientale che a tutti gli effetti sono indicatori riconosciuti a livello internazionale.

In linea generale, si può quindi concludere che la quantificazione degli indicatori non è stata derivata da *benchmark* o confronti con situazioni già note e/o casi trattati in letteratura, bensì da valutazioni interne al caso in esame, svolte a valere sull'analisi procedurale (tanto interna all'amministrazione quanto riguardante i destinatari). In un solo caso il *benchmark* era pre-definito, in base alla normativa comunitaria.

d) presupposti delle opzioni

I presupposti interni ed esterni delle opzioni sono stati esaminati in un certo dettaglio in tutti cinque i casi, sia per quanto riguarda i vincoli che gli aspetti organizzativi.

In particolare, nel caso della Nautica da diporto sono stati esaminati – sia pure qualitativamente – i vincoli socio-economici legati all'adozione delle diverse ipotesi semplificatorie, che comportavano comunque una presumibile riduzione del mercato dell'intermediazione sulle pratiche amministrative. Anche nel caso degli Autonoleggi è stata svolta un'indagine qualitativa sulle possibili modificazioni dei mercati correlati a quello in oggetto, senza peraltro trovare argomenti sufficientemente forti per sconsigliare l'adozione della semplificazione procedurale. In altri termini, i vincoli esterni di carattere sociale o economico nei due casi non sono apparsi penalizzanti. Nei casi delle Discariche e delle Autorimesse non sono stati riscontrati vincoli ostativi. Nel caso dei Trasporti eccezionali si è addirittura rilevato un possibile ampliamento del mercato per gli operatori del settore.

Analisi organizzativa – aspetti tecnici

L'analisi delle procedure interne delle amministrazioni e dei destinatari diretti delle opzioni di intervento sono state svolte secondo lo schema teorico previsto dalla Guida: in tutti i casi si è fatto ampio uso dei diagrammi di flusso, che hanno trovato

innanzitutto un impiego "didattico" nel chiarire i contenuti dei problemi ai partecipanti dell'*help-desk*. La descrizione formale delle procedure è stata assunta come base per l'attribuzione ed il calcolo dei costi del procedimento, che hanno compreso i costi di riorganizzazione. Tali costi non sempre sono stati stimati puntualmente, bensì in almeno tre casi ci si è affidati a valori indicativi (o di riferimento), tali comunque da garantire la robustezza (in senso tecnico) dei risultati quantitativi ottenuti.

Va osservato che l'ampio uso dei diagrammi di flusso è stato reso possibile dal carattere "di semplificazione" di almeno quattro dei cinque provvedimenti esaminati (l'eccezione è rappresentata dal caso Discariche, per il quale le procedure dipendono dalle singole amministrazioni locali coinvolte, e per cui quindi non sarebbe stato possibile effettuare una significativa generalizzazione).

In altri termini, l'analisi dell'impatto regolatorio è stata inquadrata *ab initio* secondo un'ottica che privilegiava le esigenze di tipo organizzativo e ri-organizzativo. Ciò rappresenta piuttosto un'eccezione che una regola, a meno di non considerare per l'AIR solo i casi di semplificazione normativa. L'eccezione non è costituita tanto dal prodotto – in quanto l'analisi organizzativa dev'essere estesa a tutte le AIR – quanto dall'impostazione di lavoro che, come detto, naturalmente faceva convergere l'attenzione dei gruppi di lavoro sugli aspetti procedurali.

e) analisi dei costi e dei benefici

L'analisi è stata condotta con livelli di approfondimento diversi per ciascuno dei casi in oggetto. Dove possibile (dati disponibili), sono state prodotte stime quantitative per ciascuna delle opzioni rilevanti. Nei casi in cui è stata elaborata una scheda finale, essa ha aggiunto poco al livello di approfondimento analitico già svolto nel corso della predisposizione dell'analisi preliminare (orientata alla scelta "tecnica" tra più opzioni).

Si è già menzionato il fatto che l'analisi tecnica è stata condotta in gran parte dagli esperti dell'*help-desk*, sia per ragioni di ristrettezza di tempo che per immediata disponibilità di competenze specifiche all'interno dei gruppi di lavoro. E' evidente che tale situazione configura un approccio che deve essere criticamente valutato nel corso delle sperimentazioni successive, sulla base di scelte strategiche circa l'impostazione generale del sistema di gestione dell'AIR. E' comunque nell'interesse di tutti sottolineare che un determinato tipo di professionalità - necessaria per l'elaborazione

degli aspetti più "economici" della valutazione – non può e non deve essere oggetto di improvvisazione, e conseguentemente richiede tempi di formazione di risorse specifiche all'interno delle amministrazioni che non possono essere ottimisticamente stimate nell'ordine dei mesi, a meno che non si sia disposti a correre il rischio di pervenire a risultati difficilmente difendibili sia sul piano dell'approccio metodologico che su quello della robustezza dei risultati conseguiti.

Dati utilizzati – aspetti tecnici

Nei quattro casi (1, 2, 4, 5) trattati in termini quantitativi, i dati utilizzati per le elaborazioni sono stati reperiti per quanto possibile da fonti ufficiali, sia direttamente dalle amministrazioni che dagli esperti dell'*help-desk*. In quest'ultima istanza, si è rivelato utile il ricorso alle consultazioni, che hanno permesso di ottenere dati di settore non sempre direttamente disponibili presso le fonti tradizionali (metadati).

Nei casi 1 e 2 si è fatto ampio ricorso anche a **stime** di alcuni parametri di calcolo.

Anche nel caso 4 alcuni parametri (tipicamente, il valore del tempo per alcune categorie di destinatari diretti) sono stati stimati. Sempre nel caso 4, si segnala il ricorso a fonti non ufficiali di dati (riviste di settore), che si sono rivelate particolarmente utili per il dimensionamento dei settori di intervento.

I tempi di rilevazione dei dati hanno rappresentato – come di consueto – uno degli "anelli deboli" dell'intero processo in quanto, com'è noto, il tempo di rilevazione aumenta non proporzionalmente rispetto al livello di approfondimento della medesima. In particolare, ciò in alcuni casi ha reso necessario procedere a stime inferenziali difficilmente difendibili sul piano statistico (benché "ragionevoli" quanto a risultati ottenuti).

Un problema non completamente risolto riguarda i rapporto tra i contenuti sintetici delle schede e la mole documentale raccolta nel corso del lavoro: i rimandi nelle schede agli aspetti di dettaglio appaiono migliorabili in quasi tutti i casi esaminati. Ciò rende in qualche misura problematico ricostruire l'insieme dei calcoli effettuati a

partire dalla scheda presa come guida al ragionamento, benché essa contenga con chiarezza i principali risultati delle analisi stesse.

In altri termini, la stesura delle schede appare più favorevole all'ottenimento di indicazioni per agire di quanto non sia rispetto alla ricostruzione del percorso logico/cronologico svolto dal gruppo di lavoro.

Sotto il profilo della sintesi della scheda, in tutti i casi viene proposta una valutazione comparativa tra opzioni che illustra i criteri per la scelta e quindi motiva la medesima, distinguendo tra considerazioni "tecnico-quantitative" ed aspetti di opportunità legati a fattori diversi (giustificazioni storico-normative dell'opzione zero, rilevanza e percezione del problema, posizioni dei gruppi di interesse, evoluzione del contesto socio-economico di riferimento).

In tutti i casi esaminati, la valutazione sintetica sembra indicare – sulla base del complesso di considerazioni sopra elencate – un'opzione preferita ben definita.

Stime degli effetti – aspetti tecnici

Nel corso dell'analisi qualitativa si è tenuto sempre conto delle principali voci di costo e di beneficio afferenti i destinatari diretti. In quattro casi su cinque ciò ha consentito di predisporre anche stime quantitative sufficientemente precise.

Nei medesimi quattro casi, le stime quantitative sono state adottate per stilare un giudizio tecnico di preferibilità tra le diverse opzioni di intervento. L'opzione zero è sempre stata considerata (ove possibile, quindi non nel caso delle Discariche) e quantificata al pari delle altre.

Le determinazioni quantitative sono state svolte:

Casi	Metodologia di stima	Computo dei benefici quantificati	Orizzonte temporale di analisi
1	Costi- costi	Come riduzione di costi	Non considerato
2	Costi- costi	Come riduzione di costi	Non considerato
3	Qualitativa	-	Non considerato
4	Costi-costi	Come riduzione di costi	Considerato
5	Costi-costi	Come riduzione di costi	Non considerato

Nei calcoli, le diverse categorie di destinatari sono sempre state considerate separatamente (quando applicabile).

Nei casi 1 e 2, sono stati stimati i costi di adeguamento alle diverse opzioni per i destinatari diretti e per le amministrazioni coinvolte. I benefici delle opzioni sono stati calcolati in termini di diminuzione di costi.

Non sono state effettuate trasformazioni tra valori finanziari ed economici (quindi non sono stati calcolati benefici in senso "proprio"). La scelta del modo di procedere è derivata dalle seguenti considerazioni:

- Il calcolo dei valori economici avrebbe comportato tempi di elaborazione più lunghi, non compatibili con le scadenze della sperimentazione.
- Il saldo costi/benefici finanziari di ciascuna opzione e il relativo confronto tra saldi delle diverse opzioni non sarebbero stati modificati né nel segno né nei valori relativi tra opzioni, una volta trasformato in saldo economico.
- L'impatto economico sulle categorie di destinatari indiretti non poteva in ogni caso essere calcolato con sufficiente precisione, per cui non sarebbe comunque risultato possibile effettuare un confronto solamente quantitativo tra opzioni, in termini economici.
- La presenza di opzioni dominate - relativamente agli effetti – permetteva in ogni caso un confronto "misto" tra opzioni, che non richiedeva necessariamente un confronto solamente quantitativo.

Sempre nei casi 1 e 2 non è stato ritenuto necessario procedere ad un confronto tra opzioni che considerasse un orizzonte pluriennale di analisi. Ciò perché tale orizzonte non avrebbe modificato l'ordinamento dei saldi costi/benefici finanziari di ciascuna opzione, così come rilevato al primo anno.

Ciò ha anche consentito di evitare di affrontare il complesso problema della determinazione del saggio di sconto sociale.

Nel caso 5 sono state adottate le medesime considerazioni dei casi 1 e 2, con l'ulteriore specificazione che i calcoli sono stati svolti in dettaglio per un'unica opzione (oltre che per l'opzione zero), in quanto anche "a colpo d'occhio" essa era quella che offriva il miglior saldo costi/benefici (finanziari).

Nel caso 4 (Nautica) l'analisi costi/benefici (finanziari) è stata svolta entro un orizzonte temporale di 10 anni (quindi, con determinazione di un Valore Attuale Netto finanziario). Ciò si è reso necessario in quanto la dinamica degli aspetti di costo e di risparmio di costo tra le diverse opzioni era meno lineare che nei casi 1, 2 e 5.

In sintesi, si rileva che nel corso della fase sperimentale non è mai stata adottata un'analisi costi/benefici completa, ma che tale scelta – oltre che essere suggerita da vincoli di disponibilità di tempo – è risultata giustificata dalle evidenze della precedente analisi costi/benefici finanziari, sufficienti per graduare le opzioni e per confrontarle. Un'analisi costi/benefici più accurata sarebbe stata opportuna per la determinazione degli effetti indiretti (sui destinatari indiretti delle ipotesi di provvedimento) delle opzioni, ma in questo caso il vicolo della limitatezza delle risorse a disposizione (compreso il tempo) ha suggerito di soprassedere.

Reportistica – aspetti tecnici

Le schede (preliminare e finale) sono state adottate dai gruppi di lavoro – dal momento della loro introduzione - come strumento principale di lavoro. Esse hanno consentito nel corso della sperimentazione di disporre di un aggiornamento condiviso dello stato dell'arte. Sulla base dell'esperienza maturata, va suggerita l'opportunità che in futuro esse vengano introdotte già nella primissima fase (sin dal primo incontro) e non – come è avvenuto – a lavoro già iniziato.

Le schede relative ai 5 provvedimenti presentano una forma editoriale leggermente diversa, frutto di scelte dei singoli gruppi di lavoro, ma in ciascuna di esse il percorso logico/procedurale suggerito dalla Guida è ben riconoscibile e non ambiguo.

4. Prospettive

L'avvio della sperimentazione è coinciso con il periodo a cavallo tra le due legislature. Ciò ha avuto delle ricadute sulle attività di sperimentazione dell'Air. In particolare, ha limitato l'individuazione degli schemi di atto normativo considerati, in una fase in cui il numero complessivo delle iniziative di regolazione è fisiologicamente diminuito, rendendo più difficile selezionare tra di esse quelle rilevanti e paradigmatiche ai fini dell' Air. Nei fatti, ci si è trovati di fronte alla necessità di valutare l'effetto dei provvedimenti la cui redazione da parte del Governo era "imposta" da obblighi normativi. Pertanto, l'attenzione si è concentrata sui regolamenti di semplificazione e sull'applicazione delle direttive comunitarie. Le quali sono tipologie di atti rilevanti, ma certamente non esauriscono il panorama complessivo degli atti normativi predisposti dal Governo. E la stessa numerosità complessiva dei casi sottoposti a sperimentazione è stata eccessivamente limitata.

Inoltre, il contributo offerto dalle singole amministrazioni (su cui avrebbe dovuto essere imperniata dal punto di vista organizzativo la sperimentazione) non è stato omogeneo e, comunque, minore rispetto alle attese. E questo in quanto, da un lato, esse sono state assorbite in modo preponderante dalla necessità di "chiudere" l'approvazione degli atti normativi predisposti in precedenza, in vista del termine della legislatura; dall'altro lato, in quanto, in questo specifico frangente, è risultato più difficile del previsto introdurre le rilevanti novità nel processo di produzione degli atti normativi e motivare sia i responsabili degli uffici legislativi sia le persone direttamente coinvolte nella sperimentazione rispetto al perseguimento di obiettivi di cambiamento di lungo termine. In generale, non vi è stata omogeneità di comportamento tra le amministrazioni nell'adesione effettiva e convinta alla sperimentazione ed all'impianto di un nuovo metodo di approccio nell'analisi delle iniziative normative.

Gli obiettivi che sono stati assegnati alla sperimentazione hanno tenuto conto di questa situazione di contesto. Peraltro, è opportuno sottolineare come tutto ciò abbia limitato in modo sostanziale il significato della sperimentazione sotto diversi profili.

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 defatigante 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

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	• Riduzione del numero e della gravosità

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; eliminazione dei costi, 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**
• 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	Maggiore unitarietà della fonte della disciplina semplificata rispetto alle precedenti.
• 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.).	• Riduzione del numero dei provvedimenti amministrativi integrativi della normativa semplificata.
• Eliminazione della possibilità di effetti distorsivi del mercato, ipotizzabili con un regime autorizzatorio.	• Aumento dell'offerta del servizio. • 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 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 autovetture 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 concretizzatisi 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 autovetture" 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 necessita 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 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 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 alal registrazione.
Opzione di derogalementazione	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

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**		
Benefici netti per imprese	*Differenza*	*Rapporto*
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		

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 giustifichino 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

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	**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**
• 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	Maggiore unitarietà della fonte della disciplina semplificata rispetto alle precedenti.
• 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.).	• Riduzione del numero dei provvedimenti amministrativi integrativi della normativa semplificata.
• Eliminazione della possibilità di effetti	• Aumento dell'offerta del servizio.

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

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 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%

ALLEGATO 2

Recepimento direttiva 1999/31/CE del Consiglio relativa alle discariche di rifiuti (legge n. 422/2000, all. B)

OGGETTO:	**ATTUAZIONE DIRETTIVA COMUNITARIA 1999/31/CE SULLA GESTIONE DEI RIFIUTI IN DISCARICA – SOGGETTI GESTORI DI DISCARICHE**

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

SCHEDA PRELIMINARE

14 SETTEMBRE 2001

A) AMBITO DELL'INTERVENTO

L'intervento da sottoporre ad analisi è la regolazione della gestione delle discariche di rifiuti in recepimento della direttiva 1999/31/CE, secondo i principi ed i criteri previsti dall'art.12 della legge comunitaria 2000.
La nuova regolazione prevista dalla direttiva consiste nell'armonizzare le gestione delle discariche negli Stati membri. A questo scopo sono previsti:
1) la riclassificazione delle discariche e dei rifiuti che in esse possono essere messi a dimora
2) la fissazione di obiettivi di riduzione della quota di rifiuti biodegradabili ammessi a discarica
3) l'obbligo di trattamento preventivo dei rifiuti prima della loro messa a dimora, al fine di ridurne il volume e la pericolosità
4) l'aumento del costo di smaltimento in discarica per avvicinarlo a quello delle altre modalità di recupero e smaltimento più rispettose dell'ambiente
5) l'introduzione di requisiti generali da rispettare in fase di progettazione e costruzione di un nuovo impianto

A.1. CONFINI OGGETTIVI

ATTIVITÀ INTERESSATE DALL'INTERVENTO	Attività di smaltimento dei rifiuti in discarica
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	Nazionale
SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA COINVOLTI	Impatto diretto su imprese di costruzione e gestione degli impianti di discarica. Impatto indiretto su imprese utenti del servizio di smaltimento in discarica.

A.2. CONFINI SOGGETTIVI

DESTINATARI DIRETTI	Imprese di costruzione e gestione di discariche. Il numero dei gestori è rilevato in 4.025 unità, delle quali 3.600 gestori in economia, 250 aziende private e 175 aziende pubbliche (Fonte: CRS- Proaqua su dati Ministero Interno)
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE DIRETTE	Regioni, Province, Comuni, Consorzi e Comunità montane Ministero Ambiente (Servizi Ri.Bo., V.I.A., Osservatorio nazionale rifiuti)
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE INDIRETTE	Ministero industria Ministero interno Istituto superiore di sanità Osservatori provinciali rifiuti Camere di commercio
SOGGETTI COINVOLTI	Imprese ed Enti locali utenti del servizio di smaltimento in discarica
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI DIRETTAMENTE	Regioni, Province, Comuni, Consorzi e Comunità montane Ministero Ambiente (Servizi Ri.Bo., V.I.A., Osservatorio nazionale rifiuti)

A.2. CONFINI SOGGETTIVI	
INTERESSATE	Nucleo Operativo Ecologico Agenzia Nazionale Protezione Ambiente- ANPA Agenzie Regionali Protezione Ambiente- ARPA Commissari straordinari per l'emergenza rifiuti
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI INDIRETTAMENTE INTERESSATE	ASL

B) ESIGENZE SOCIALI, ECONOMICHE E GIURIDICHE PROSPETTATE DALLE AMMINISTRAZIONI E DAI DESTINATARI AI FINI DI UN INTERVENTO NORMATIVO

B.1. RAGIONI DI OPPORTUNITÀ DELL'INTERVENTO

Le ragioni dell'intervento sono analiticamente esposte nelle premesse della direttiva stessa. In sintesi la direttiva è adottata per far fronte agli effetti negativi sull'ambiente dovuti alla presenza delle discariche di rifiuti, con particolare riferimento all'inquinamento delle acque di superficie, delle acque di falda, del suolo, dell'aria e al rischio sulla salute pubblica.

In sede di commissione parlamentare d'inchiesta sulle implicazioni della gestione dei rifiuti è stata manifestata la particolare utilità di un intervento normativo sui soggetti gestori nella prospettiva di apertura del mercato e di dinamica di riassetto equilibrato e di sinergie operative, con razionalizzazione del sistema (v. Camera dei Deputati - Bollettino Giunte e Commissioni parlamentari – mercoledì 28 marzo 2001 – p. 47 e segg.)

Lo smaltimento in discarica – che con oltre 21 milioni di tonnellate di rifiuti speciali ed altrettanti di rifiuti urbani ad esso destinati costituisce ancora oggi in Italia la forma di gestione prevalente per i rifiuti - è chiamato, secondo il dettato normativo, a costituire solo una fase residuale della gestione dei rifiuti.

In tale ottica la discarica, non avendo alcuna funzione di valorizzazione delle risorse, e comportando un rischio per l'ambiente, anche in considerazione del contributo elevato in termini di emissioni di composti metanigeni climalteranti, deve rappresentare l'opzione per i rifiuti non più suscettibili di essere recuperati nelle condizioni tecniche ed economiche del momento.

Di conseguenza vi è la necessità di modificare sostanzialmente la tipologia dei rifiuti ammessi in discarica, i criteri di ubicazione, le modalità di realizzazione e gestione dell'impianto, per garantire una drastica diminuzione del ricorso a tale forma di smaltimento.

Poiché il costo della discarica tende ad essere troppo basso rispetto ad altre forme di trattamento e di recupero eco-compatibili, vi è l'esigenza di adeguare i costi di smaltimento a quelli di gestione, determinando un nuovo equilibrio di mercato. Ed infatti la direttiva prevede un prezzo applicato dal gestore per lo smaltimento in discarica di qualsiasi tipo di rifiuti pari ai costi reali complessivi, considerati come la sommatoria dei costi di investimento, dei costi di esercizio e di quelli connessi alla chiusura e alla gestione successiva alla chiusura per un periodo di almeno 30 anni.

B.2. ESIGENZE ED ASPETTATIVE RAPPRESENTATE DA AMMINISTRAZIONI E PARTI SOCIALI
La rappresentazione delle esigenze da parte delle amministrazioni e delle parti sociali è da considerare assorbita dalle modalità di formazione della direttiva in sede comunitaria. Non è stata rinvenuta alcuna rappresentazione di esigenze specifiche da parte delle amministrazioni e delle parti sociali in ordine alle modalità di recepimento della direttiva stessa.
CONSULTAZIONE
La consultazione è da considerare assorbita dalle modalità di formazione della direttiva in sede comunitaria. Non sono state effettuate consultazioni in ordine a modalità specifiche di recepimento della direttiva.

C) OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI; IMMEDIATI, DI MEDIO E LUNGO PERIODO

C.1. OBIETTIVO GENERALE	INDICATORE QUANTITATIVO
Aumentare le garanzie di tutela dell'ambiente e della salute umana (lavoratori, cittadini) attraverso normative tecniche più stringenti. Ridurre lo smaltimento in discarica a modalità residuale e solo per i rifiuti non più recuperabili entro i termini e secondo la graduazione previsti dalla direttiva, organizzando la gestione integrata dei rifiuti. Incoraggiare prevenzione e recupero in conseguenza della ridefinizione dei costi di smaltimento in discarica	Indicatori di inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo rilevati dal sistema ANPA-ARPA. Rapporti nel tempo tra volumi di rifiuti smaltiti in discarica e volumi smaltiti con altre modalità. Numero dei soggetti che effettuano gestione integrata secondo i tempi di attuazione della direttiva

C.2. OBIETTIVO SPECIFICO[1]	INDICATORE QUANTITATIVO
Diminuire le quantità e le tipologie di rifiuti smaltiti in discarica. Realizzare impianti con adozione di tecnologie ad ecosostenibilità crescente.	1) Diminuzione di volumi e tipologie di rifiuti smaltiti in base alla documentazione tenuta dal gestore della discarica. 2) Per i rifiuti biodegradabili (secondo quanto prescritto dalla direttiva): a) riduzione al 75% del peso totale prodotto nel 1995, entro i primi 5 anni; b) riduzione al 50% del peso totale prodotto nel 1995, entro 8 anni; *c)* riduzione al 35% del peso

	totale prodotto nel 1995, entro 15 anni.

D) PRESUPPOSTI ATTINENTI ALLE SFERE ORGANIZZATIVA, FINANZIARIA, ECONOMICA, SOCIALE

PRESUPPOSTI ORGANIZZATIVI E FINANZIARI
Le amministrazioni responsabili della gestione dei rifiuti sono le Regioni e gli Enti locali. L'attuazione della direttiva non richiede sostanziali innovazioni del quadro organizzativo, trattandosi di ripetizione di compiti già assolti, anche a livello centrale per quanto riguarda le attività di indirizzo, monitoraggio e controllo del Ministero dell'Ambiente. Un incremento di incombenze può conseguire alla previsione di concessione di sussidi, in ordine alla quale può ipotizzarsi una procedura di coordinamento a livello centrale ed una programmazione redistributiva di risorse aggiuntive eventualmente da trasferire in sede locale (in tal senso vigono comunque i limiti degli attuali stanziamenti di bilancio). Banche dati ed elementi informativi del settore sono insufficienti. A tali carenze si sta facendo fronte con l'attività recentemente avviata dall' Osservatorio Nazionale Rifiuti presso il Ministero dell'ambiente; l'ISTAT ha inserito nel proprio piano triennale, in corso, rilevazioni mirate ad una più approfondita conoscenza del ciclo dei rifiuti.
PRESUPPOSTI ECONOMICI E SOCIALI
Il ricorso a modalità di smaltimento rifiuti diverse dal collocamento in discarica non risulta competitivo. I costi ambientali relativi alla gestione della discarica, anche dopo la chiusura, sono compresi nei costi del servizio solo parzialmente.

E) CRITICITA'

CRITICITA'
Non è stato possibile rilevare l'esistenza di vincoli che possano determinare criticità per l'adeguamento alla direttiva. Eventuali criticità potranno essere rilevate da Regioni ed Enti locali come soggetti attuatori della direttiva per i rispettivi ambiti di competenza.

F) OPZIONI

Trattandosi del recepimento di una direttiva, in presenza di normative nazionali non compatibili, opzione obbligata è la **regolazione diretta**, cioè il recepimento a livello legislativo dei contenuti vincolanti e facoltativi della direttiva secondo i criteri e principi contenuti nella legge comunitaria 2000. **L'opzione zero** non è d'altra parte praticabile perché costituirebbe inadempimento in sede comunitaria e comporterebbe sanzioni per lo Stato. Neppure altre ipotesi di regolazione risultano praticabili (ad esempio di quasi mercato e volontarie), poiché gli interventi previsti dalla direttiva richiedono certezza ed omogeneità di applicazione, attesi i fini di tutela dell'ambiente e della salute della nuova regolazione.

Possono tuttavia essere ipotizzate modalità specifiche, integrative o di adeguamento delle situazioni nazionali (sub-opzioni), rispetto al contenuto base vincolante e facoltativo della direttiva, con la conseguenza che **il confronto tra opzioni si trasferisce a quello tra ipotesi di integrazione e adattamento di quanto è obbligatorio recepire.**

L'opzione base di regolazione si concreta nei seguenti interventi, suscettibili di attuazione differenziata:

- prescrizione di requisiti per gli impianti;
- classificazione dei rifiuti e disciplina delle categorie da conferire in discarica o da avviare a pretrattamento;
- disciplina di assoggettamento di rifiuti a pretrattamento;
- regolazione del costo ambientale e di bonifica a carico della gestione dell'impianto di discarica.

L'opzione base deve contenere altresì l'esercizio della facoltà di definire le fattispecie di esclusione dalla nuova regolazione.

Quanto alle integrazioni possibili del contenuto base della nuova regolazione, da intendersi come **sub-opzioni**, sono ipotizzabili interventi di:

1. concessione di contributi e incentivi per il riciclaggio;
2. variazione della tassa regionale per servizio discariche;
3. obbligo per la P.A. di inserire nei capitolati di appalto specifiche clausole di incentivo;
4. campagna di informazione e sensibilizzazione a cura dei Comuni per favorire la raccolta differenziata verso cittadini, imprese e maestranze.

Detti interventi rientrano nella sfera di competenza delle Regioni e degli Enti Locali, cui spetterà pertanto prevederne le modalità operative.

In relazione a quanto specificato sulla scelta unica di regolazione diretta, i punti relativi a presupposti e criticità non sono stati articolati.

F.4. ELENCAZIONE COSTI E BENEFICI OPZIONE BASE DI REGOLAZIONE DIRETTA (RECEPIMENTO DEL CONTENUTO VINCOLANTE E FACOLTATIVO DELLA DIRETTIVA)	
COSTI DI CONFORMITÀ	Per costruttori e gestori di impianti: costi relativi all'adeguamento o costruzione di impianti, costi di gestione, costi relativi a garanzie finanziarie; costi di certificazione ambientale (es. EMAS). Sulla base di uno studio elaborato dall'AMAV (Azienda multiservizi ambientali veneziana) si può ipotizzare che l'aumento dei costi di costruzione e gestione possa raggiungere il 30% dei costi attuali. Il costo complessivo di gestione delle discariche è stimato da FEDERAMBIENTE in 1.732 miliardi di lire; pertanto, sulla base delle elaborazioni dell' AMAV, detto costo potrebbe aumentare fino a 2.250 miliardi circa. Per la P.A: costi organizzativi per rilascio autorizzazioni ed effettuazione controlli (spese per personale addetto, comprese quelle di aggiornamento professionale, spese per attrezzature, spese per analisi). Per i cittadini utenti del servizio: aumento del costo del servizio. L'obbligo dell'integrale copertura del costo del servizio, previsto dalla

	direttiva, determinerà un forte aumento del carico sulle utenze, in particolare su quelle domestiche, per le quali non si potrà mantenere l'attuale prezzo politico. Secondo il citato studio dell'AMAV si verificherà nei prossimi anni una maggiorazione della tariffa per la gestione rifiuti (Tarsu) stimabile in misura non inferiore al 30% laddove la tassa già copra il 100% del costo del servizio (nel 1997 il gettito della TARSU è stato di 6.379 miliardi di lire, esclusa l'addizionale ECA pari a 635 miliardi di lire -Dati FEDERAMBIENTE).
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	Per costruttori e gestori : riduzione costi di assicurazione rischi; riduzione costi di bonifica del sito.
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	Per collettività: riduzione del rischio sanitario; riduzione danno ambientale; riutilizzo del sito e riduzione del deprezzamento economico dell'area; miglioramento ambientale e riduzione effetto serra; benefici per maggiori livelli di occupazione in sistemi di riciclaggio o recupero energetico. Per imprese: ricavi da alienazione di beni recuperati e/o riciclati.

F.4.1 ELENCAZIONE COSTI E BENEFICI DELLA SUB-OPZIONE 1 (INTEGRAZIONI DELL'OPZIONE BASE)	
COSTI DI CONFORMITÀ	Per la P.A.: importi dei contributi e/o incentivi Per la collettività: incrementi della tassazione per copertura contributi
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	Per le imprese: ricavi da recupero rifiuti, minori costi di gestione
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	Per la collettività: recupero risorse, riduzione distorsioni nel mercato dei beni derivati da riciclaggio

F.4.2 ELENCAZIONE COSTI E BENEFICI DELLA SUB-OPZIONE 2 (INTEGRAZIONI DELL'OPZIONE BASE)	
COSTI DI CONFORMITÀ	Per la P.A.: costi di riscossione Per la collettività: effetti traslativi della tassa
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	Per la P.A.: maggiori entrate derivanti dalla tassa Per le imprese: ricavi da recupero rifiuti, minori costi di gestione
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	Per la collettività: riduzione distorsioni nel mercato dei beni derivati da riciclaggio

F.4.3 ELENCAZIONE COSTI E BENEFICI DELLA SUB-OPZIONE 3 (INTEGRAZIONI DELL'OPZIONE BASE)	
COSTI DI CONFORMITÀ	Per la P.A.: costo adeguamento modulistica

BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	Per le imprese: ricavi da recupero rifiuti, minori costi di gestione
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	Per la collettività: recupero risorse, riduzione distorsioni nel mercato dei beni derivati da riciclaggio

F.4.4 ELENCAZIONE COSTI E BENEFICI DELLA SUB-OPZIONE 4 (INTEGRAZIONI DELL'OPZIONE BASE)	
COSTI DI CONFORMITÀ	Per la P.A.: costo campagna informativa Per la collettività: costo degli strumenti per la raccolta differenziata (sacchetti, contenitori)
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	Per la P.A.: risparmi derivanti dalla selezione a monte dei rifiuti Per le imprese: minori costi di gestione
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	Per la collettività: recupero risorse, riduzione distorsioni nel mercato dei beni derivati da riciclaggio

CONCLUSIONE DELL'ANALISI DELLE OPZIONI

L'opzione preferita è quella del recepimento del contenuto base della direttiva nei suoi contenuti vincolanti e facoltativi, integrato da modalità specifiche di attuazione differenziata nel tempo, di quasi mercato e volontarie (vedi sub-opzioni sopra indicate).Tali modalità dovrebbero essere previste come facoltative, in particolare per i soggetti attuatori, al fine di evitare oneri finanziari e lasciare ad essi discrezionalità in merito all'eventuale definizione di oneri traslabili sui cittadini.

G) STRUMENTO TECNICO-NORMATIVO EVENTUALMENTE PIÙ APPROPRIATO

OPZIONE PREFERITA
Lo strumento normativo per la regolazione diretta è già previsto, in quanto l'articolo 12 della legge 422 del 2000 espressamente reca la delega legislativa,con i relativi principi e criteri direttivi, per il recepimento della direttiva stessa.

SINTESI DELLA SCHEDA PRELIMINARE

1. ESIGENZE ED OBIETTIVI	Adeguamento discariche e riduzione rifiuti conferiti
2. OPZIONI RILEVANTI	Regolazione diretta, con eventuale utilizzo parziale di modalità di intervento di quasi mercato e volontarie
3. INDICAZIONE OPZIONE PRESCELTA CON MOTIVAZIONE	Opzione di regolazione diretta, prevista dalla legge comunitaria 2000
4. INDICAZIONE DELLO STRUMENTO NORMATIVO PRESCELTO	Lo strumento normativo è il decreto legislativo in attuazione della delega (art. 3 della legge 422/2000)

Allegato 3

Procedimento per la semplificazione della redazione di atti pubblici in lingua straniera e revisione della disciplina di nullità (legge n.340/2000, all. 1, n.23)

SCHEDA PRELIMINALE AIR

relativa alla semplificazione del "Redazione di atti pubblici in lingua straniera e revisione della disciplina di nullità" (n. 23 All. A legge 340/00)

Panorama dei riferimenti normativi
Norme citate in allegato alla legge 340/00

Legge 16 febbraio 1913, n. 89 "ordinamento del notariato e degli archivi notarili"
Artt. 54, 55, 58 n. 4 (richiamati anche gli artt. 27, 47, 48, 50, 51 nn. 10 e 11, 56, 57)

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
Semplificazione del procedimento previsto per la traduzione di atti pubblici da/per lingue diverse dall'italiano, ora regolato dalla legge notarile.	• Riduzione degli adempimenti richiesti ai fini della non nullità dell'atto pubblico.

B) Ambito dell'intervento

B.1. Confini oggettivi	
Attività interessate dall'intervento	Traduzioni di atti pubblici, con particolare riguardo per quelli registrati dai notai.
Ambito territoriale di riferimento	Nazionale.
Settori di attività economica coinvolti	Soggetti privati, società di qualsivoglia settore ed ambito di operatività economica.

B.2. Confini soggettivi	
Destinatari diretti	Soggetti privati, società di qualsivoglia settore ed ambito di operatività economica.
Soggetti coinvolti	Traduttori ed interpreti.
Amministrazioni attuatrici direttamente interessate	Ministero Giustizia.
Amministrazioni attuatrici indirettamente interessate	-
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
L'esigenza, manifestata dal proponente del disegno di legge (notaio Pastore), consiste nell'eliminare le formalità inutili, come la presenza obbligatoria dell'interprete. Nell'era della globalizzazione potrebbe essere lo stesso notaio a redigere l'atto in lingua straniera, senza l'assistenza dell'interprete. Anche la disciplina della nullità va rivista e ridimensionata, perché non è giusto sanzionare così pesantemente l'atto e di conseguenza le parti, per la mancata osservanza di queste disposizioni.

C.2. Rischi che l'intervento mira ad evitare o ridurre
• Rischio di nullità dell'atto. • Rischio, per i notai, di incorrere in sanzioni dovute alla mancata ottemperanza di quanto oggi previsto dalla legge notarile a riguardo delle traduzioni degli atti pubblici.

C.3. Consultazione
Partendo dalle proposte di semplificazione e dai confini oggettivi e soggettivi dell'intervento i soggetti da consultare individuati sono: I referenti AIR dell'Amministrazione proponente, il Ministero della Giustizia. Nello specifico ci sono stati contatti con la d.ssa Ambrosi. Da tali colloqui si è cercato di circoscrivere l'ambito di intervento e le esigenze del provvedimento. Sono stati sentiti inoltre altri soggetti, che nella fase attuale sembrano essere coinvolti in maniera più stretta: un notaio e il senatore Pastore, proponente dell'emendamento che ha inserito il procedimento nella legge annuale di semplificazione.

D) Opzioni

D.1 Opzione zero
Caratteristiche
Mantenere l'attuale regime.
Commenti e possibilità di attuazione
L'opzione zero risulta onerosa a riguardo delle sanzioni attualmente applicate ai notai.

Opzione di deregolamentazione
Caratteristiche
Non sono stati raggiunti risultati significativi circa la possibilità di adottare un'ipotesi di semplificazione.
Commenti e possibilità di attuazione
-

Opzione di semplificazione
Caratteristiche
Non sono stati raggiunti risultati significativi circa la possibilità di adottare un'ipotesi di

semplificazione.
Commenti e possibilità di attuazione
-

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.
Opzione di derogalementazione	Non identificati.
Opzione di semplificazione	Non identificati.

Quantificazione dei costi e dei benefici delle opzioni esaminate

Non determinati.

Valutazione tecnica delle opzioni

Si decide di mantenere invariata la situazione attuale (opzione zero).
Essa presenta costi invariati rispetto alla situazione di fatto di applicazione della normativa vigente.

Conseguentemente, di decide di non proseguire nell'analisi di impatto.

Allegato 4

Procedimento di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali (legge n. 59/1997, all. 1, n.112 sexies

OGGETTO:	**Semplificazione dei procedimenti di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali**

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE
SCHEDA PRELIMINARE

6 luglio 2001
(ultima revisione 25 ottobre 2001)

Riferimenti Normativi

La disciplina della circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità è disciplinata dall'**art. 10 del nuovo codice della strada**, entrato in vigore il 1° gennaio 1997 ***(D.lgs. 30/4/1992, n. 285**, modificato dal D.lgs. 10/9/1993, n. 360 e dalla L. 472/1999, art. 38).*

In particolare, l'art. 10 definisce cosa si debba - o viceversa non si debba - intendere per "veicolo eccezionale" e per "trasporto in condizioni di eccezionalità" (commi 1, 2, 3; commi 12, 13; comma 14)[2]. *Mentre il veicolo eccezionale continua ad essere definito dal superamento, nella propria configurazione di marcia, dei limiti di sagoma e massa fissati dagli artt. 61 e 62 del Nuovo C.d.S., la definizione di "trasporto in condizioni di eccezionalità" sostituisce la vecchia dizione di "trasporto eccezionale" usata dal vecchio codice, allo scopo di comprendere diversi tipi di trasporto (cfr. comma 2, lett. A e B).*[3]

L'uso dei veicoli eccezionali è consentito solo alle aziende che esercitano l'attività del trasporto eccezionale o in uso proprio per esigenze aziendali e sono soggetti a particolare immatricolazione (comma 5).

I trasporti e i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica **autorizzazione** alla circolazione, rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade e le strade statali e dalle regioni per la rimanente rete viaria, salvo i casi di esclusione (commi 6 e 17, nonché comma 7 per i mezzi d'opera). Norme generali per il rilascio delle autorizzazioni (da specificare nel Regolamento di attuazione) sono contenute nei commi 9[4] e 10[5]. Il comma 17 rimanda al Regolamento tutte le **modalità di rilascio** delle autorizzazioni. Le **sanzioni** per i trasgressori sono disciplinate dai commi 18-25.

Le disposizioni indicate (e le relative norme regolamentari) non si applicano alle macchine agricole eccezionali e alle macchine operatrici eccezionali (comma 26).

Le modalità per il rilascio delle autorizzazioni necessarie all'esecuzione dei trasporti eccezionali sono definite dagli artt. **13-20** del **regolamento di attuazione** ***(DPR 16/12/1992, n. 495**, modificato dal DPR 16/9/1996, n. 610).*

- *Cfr. Allegato 1: Box 1*

Precisazioni circa l'applicazione delle disposizioni regolamentari sono contenute nella **Circolare esplicativa 23/5/1997, n. 2811** emanata dal Ministero LL.PP.

- *Cfr. Allegato 1: Box 2*

Sempre in attuazione dell'art. 10 (comma 9) su citato, sono inoltre da considerare:

- la circolare del Ministero dell'Interno – Dipartimento Pubblica Sicurezza sulle **scorte di polizia** e sulle **scorte tecniche autorizzare dalla Polizia stradale** (19/6/1997);
- il **disciplinare per le scorte tecniche** ai veicoli e ai trasporti eccezionali emanato dal Ministero LL.PP. (**DM 18/7/1997, n. 3806**, modificato dal DM 28/5/1998).
  - *Cfr. Allegato 1: Box 3 e 4*

---

[2] Il comma 16 rimanda invece al Regolamento attuativo la definizione delle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, nonché dei mezzi d'opera.

[3] In particolare, trasporto di: oggetti indivisibili che eccedono i limiti di sagoma o di massa previsti dagli artt. 61 e 62; oggetti indivisibili che, pur non superando i limiti di cui agli artt. citati, presentano un particolare posizionamento (con sporgenze anteriori o posteriori oltre 3/10 della lunghezza); oggetti particolari, anche non indivisibili, con veicoli specificamente e permanentemente allestiti che superano i limiti di sagoma o di massa di cui agli artt. 61 e 62 e quelli destinati al trasporto di containers, di laminati grezzi, di prodotti siderurgici *coils*, di blocchi di pietra, di veicoli e di animali vivi (art. 10, comma 2).

[4] La autorizzazioni possono essere singole, multiple o periodiche. Possono essere imposti percorsi prestabiliti e un servizio di scorta della polizia stradale o di scorta tecnica, secondo le modalità e i casi stabiliti dal Regolamento di attuazione. Quando sia prevista la scorta di polizia, la Polizia stradale può autorizzare l'impresa ad avvalersi – in sua vece – della scorta tecnica (art. 10, comma 9).

[5] L'autorizzazione è comunque subordinata alla compatibilità ambientale (conservazione delle sovrastrutture stradali) e di sicurezza stradale, nonché al pagamento delle spese relative ad eventuali accertamenti tecnici preventivi, alla organizzazione del traffico eventualmente necessaria o ad opere di rafforzamento. Qualora il trasporto determini maggiore usura della strada deve essere determinato l'ammontare di un indennizzo dovuto all'ente proprietario della strada (art. 10, comma 10).

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

A.1. RAGIONI DI OPPORTUNITÀ DELL'INTERVENTO

Esigenze giuridiche

I procedimenti per il rilascio di autorizzazioni per i trasporti eccezionali sono inseriti al numero 112 *sexties* dell'Allegato I della legge 15 marzo 1997, n. 59, come modificato dalla legge 16 giugno 1998, n. 191. Tale inserimento costituisce una ***delega al Governo a semplificare le procedure in oggetto***.

Un parallelo con la normativa straniera e comunitaria non appare significativo a ragione della diversità della definizione di trasporto in condizioni di eccezionalità adottata nel nostro paese, che non rende lo stesso confrontabile con gli altri paesi. Infatti, a livello europeo, il procedimento di autorizzazione riguarda un numero di casi molto circoscritto.

Esigenze sociali ed economiche

Le esigenze rilevate e manifestate pubblicamente dalle principali associazioni di categoria (fra cui Confitrasporto, Anita, Assoscorte) riguardano la ***necessità di adeguare l'attuale disciplina delle scorte ai veicoli ed ai trasporti eccezionali, in particolare procedendo ad un uso più esteso delle scorte tecniche in sostituzione di quelle della polizia stradale.***

Questo tema è stato sollevato mediante lettere indirizzate agli uffici competenti del Ministero dell'Interno e dei LL.PP., audizioni pubbliche (l'ultima si è tenuta presso il Ministero dei Trasporti il 27 marzo 2001) e convegni (il più recente è stato organizzato dalla Fita-CNA il 26 maggio 2001 a Massa Carrara sul tema: "Trasporti eccezionali, stop alle interpretazioni").

Per un approfondimento, si rimanda all'Allegato 2.

A.2. RISCHI CHE L'INTERVENTO MIRA AD EVITARE O RIDURRE

L'intervento mira a ridurre essenzialmente rischi di tipo economico per le imprese del settore ed a favorire l'attività imprenditoriale.

In particolare, le imprese che richiedono il rilascio di un'autorizzazione per trasporti in condizioni di eccezionalità (in proprio o in conto terzi) con la procedura attuale incorrono nel rischio di dovere interrompere in più punti il viaggio.

Fra le cause, in primo luogo vi è la mancata previsione di un obbligo di coordinamento tra gli Enti che rilasciano l'autorizzazione, questo fa sì che le date e gli orari autorizzati per il transito dai diversi enti possano non essere compatibili e ciò impone attese lungo il percorso, che si rivelano ingiustificatamente onerose per gli operatori economici.

Inoltre, per i casi in cui vi è la necessità della scorta di polizia, sussistono le seguenti diseconomie:

- la scorta può essere effettuata solo dopo 8 giorni lavorativi dalla sua richiesta;

- nei periodi di maggiore impegno della Polizia Stradale (15-20 giorni l'anno oltre a quelli in cui è vietata la circolazione dei veicoli eccezionali) le scorte sono sospese;

- i cambi scorta incidono in modo non quantificabile, tuttavia sussistono i seguenti svantaggi:

A.2. RISCHI CHE L'INTERVENTO MIRA AD EVITARE O RIDURRE
a) l'attività effettiva di scorta è, per ciascun servizio, di massimo 4 ore circa (deve considerarsi il tempo per il viaggio di ritorno entro le 6 ore lavorative); b) la programmazione dei servizi deve essere impostata tenendo conto della normativa contrattuale dell'orario di servizio del personale di Polizia (di norma, salvo diversa contrattazione locale, sono previsti turni continuativi con orari: h7-13, h13-19, h19-01, h01-07, rispetto ai quali, in funzione delle esigenze di servizi di scorta, è possibile solo anticipare di 1 ora l'inizio del turno). L'intervento dovrebbe permettere alle imprese di autotrasporto e a quelle che effettuano in proprio trasporti eccezionali di evitare questi svantaggi e le correlate diseconomie. Nel settore in questione, infatti, la certezza della durata del trasporto rappresenta un attributo fondamentale per ottenere la soddisfazione del cliente. L'interruzione del viaggio costituisce un **costo** per le imprese di autotrasporto che l'intervento si propone di ridurre.

A.3. CONSULTAZIONE
Trattandosi di un intervento di semplificazione, il Nucleo ha attivato le procedure di consultazione previste nell'ambito dell'Osservatorio sulle semplificazioni. Contestualmente, si sta valutando l'ipotesi di organizzare - a titolo di test - un *focus group* con le imprese di autotrasporto operanti nella provincia di Roma e con alcuni soggetti abilitati al servizio di scorta tecnica. Un secondo *focus group* potrebbe essere organizzato con i soggetti responsabili delle autorizzazioni presso gli enti proprietari delle strade (ANAS, AISCAT, alcune province e regioni). Si confronti l'Allegato 2 per un approfondimento sul piano delle consultazioni.

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

B.1. OBIETTIVO GENERALE	INDICATORE QUANTITATIVO
Miglioramento dei rapporti fra cittadino-imprenditore e PA, salvaguardando gli essenziali requisiti per la tutela del patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione.	Indicatori che rilevano il livello di soddisfazione dei destinatari. Tempo di conseguimento: medio periodo (rilevazione a tre mesi dall'attuazione dell'intervento).

B.2. OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORE QUANTITATIVO
Snellimento degli adempimenti burocratici connessi al procedimento di autorizzazione in esame e incremento dell'efficacia attuativa, in particolare riducendo i tempi di attesa e - ove possibile - i costi a carico dei destinatari diretti.	- Riduzione della documentazione da allegare alla domanda di autorizzazione. - Riduzione dei tempi di attesa per il rilascio delle autorizzazioni. - Riduzione della durata media dei viaggi per alcune tipologie di percorrenza. Tempi di conseguimento dell'obiettivo: immediati.

c) Ambito dell'intervento

C.1. CONFINI OGGETTIVI	
ATTIVITÀ INTERESSATE DALL'INTERVENTO	Autorizzazione alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 Codice della strada, D.lgs. 285/1992 e succ. modifiche). Le attività interessate sono principalmente due: 1. Autorizzazione al trasporto eccezionale richiesta dal soggetto interessato all'Ente proprietario della strada. 2. Assegnazione della scorta tecnica o di polizia richiesta dal soggetto interessato alla Polizia Stradale nei casi in cui il trasporto sia fuori sagoma (art. 61 CdS).
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	L'intervento di semplificazione riguarda i veicoli italiani e stranieri che effettuano trasporti eccezionali sul territorio nazionale.
SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA COINVOLTI	Il settore del trasporto di merci, ed in particolare il subcomparto autotrasporto. A ragione della struttura del settore e del comparto, l'intervento riguarda anche le imprese di trasporto intermodale e le strutture logistiche specializzate nell'intermodalità (interporti).

C.2. CONFINI SOGGETTIVI	
DESTINATARI DIRETTI	**Imprese di autotrasporto** N. società di "trasporto merci su strada"

	Imprese *(anno 2000 Infocamere)*	**Addetti Imprese** *(anno 1996 Istat)*	**Imprese con automezzi >3500 Kg** *(anno 2000 Infocamere)*	**Volume d'Affari imprese trasporto merci su strada** (in milioni di lire) *(anno 1996 Sogei)*
Italia nord	69.296	154.399	-	-
Italia centrale	30.439	51.727	-	-
Italia meridionale ed insulare	37.828	64.366	-	-
Totale	**137.563**	**270.492**	**10.468**	**43.909.945**

Imprese industriali che effettuano in proprio trasporti eccezionali

In particolare figurano le imprese edili che possiedono circa 9.000 fra veicoli, complessi veicolari e macchine operatrici che rientrano nella tipologia di trasporto in condizioni di eccezionalità.

(anno 2001, fonte Associazione Nazionale Costruttori Edili - ANCE)

C.2. CONFINI SOGGETTIVI	
	Imprese specializzate abilitate ad effettuare scorte tecniche – N. imprese abilitate ad effettuare scorte tecniche: **300** – N. soggetti abilitati ad effettuare scorte tecniche: **4.200** *(anno 2001, fonte: Ministero dell'Interno - Polizia stradale)* **Società concessionarie di autostrade** N. autorizzazioni per il trasporto eccezionale su autostrade in concessione: **21.140** di cui: – singole **12.683** – periodiche **3.227** – multiple **5.230** *(anno 2000, fonte: Società autostrade)*
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE DIRETTE	**Ministero dell'Interno - Dipartimento pubblica sicurezza, DgPSFFP - Servizio di polizia stradale** N. scorte di polizia utilizzate per i trasporti eccezionali: **27.728** pattuglie, per un totale di **55.788** presenze giornaliere *(anno 2000, fonte: Ministero dell'Interno - Polizia stradale)* **Regioni, Province e Comuni** **ANAS (Ente nazionale per le strade)** N. AUTORIZZAZIONI PER IL TRASPORTO ECCEZIONALE SU STRADE E AUTOSTRADE STATALI, **125.157**, DI CUI: – Nord **85.495** – Centro **25.468** – Sud e isole **14.194** *(anno 2000, fonte ANAS)*
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE INDIRETTE	**Ministero LL.PP. - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale** Osservatorio permanente sui trasporti eccezionali
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI DIRETTAMENTE INTERESSATE	**Ministero dell'Interno - Dipartimento pubblica sicurezza, DgPSFFP - Servizio di polizia stradale** **Regioni, Province e Comuni** **ANAS**
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI INDIRETTAMENTE INTERESSATE	**Ministero Trasporti**
SOGGETTI COINVOLTI	**Imprese industriali che non effettuano in proprio il trasporto merci**

d) Opzioni

Elaborazione delle opzioni rilevanti

D.1 OPZIONE ZERO

CARATTERISTICHE

Attualmente, chi intende effettuare un trasporto eccezionale deve seguire la procedura indicata dai diagrammi di flusso allegati (cfr. Allegati A e B).

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

L'esigenza normativa di procedere alla semplificazione fa sì che, in questo caso, l'opzione zero vada utilizzata quale situazione di partenza per confrontare costi e benefici delle alternative.

D.2.1 OPZIONE 1 "SCORTE TECNICHE" (SEMPLIFICAZIONE)

CARATTERISTICHE

Sostituire la scorta di polizia stradale con una scorta tecnica svolta da imprese private.

L'art.10 del Codice della Strada prevede la "possibilità" di imporre al trasporto (qualora ricorrano determinate condizioni) un servizio di scorta tecnica o della polizia stradale, lasciando al regolamento di attuazione il compito di stabilire i casi e le modalità con cui attuare tale disposizione. Con l'**obiettivo di limitare al minimo il numero di casi nei quali ricorrere alle scorte della polizia della strada**, è quindi possibile utilizzare lo strumento del DPR per modificare le condizioni sulla base delle quali il singolo Ente valuta se imporre o meno l'uno o l'altro servizio di scorta.
Secondo la valutazione fatta dai responsabili del Ministero dell'Interno, circa nel 90% dei casi in cui è attualmente prevista la scorta di polizia stradale sarebbe possibile delegare il compito di scorta a scorte tecniche private abilitate. Nel restante 10% dei casi, per motivi di sicurezza, la scorta di polizia della strada (con i suoi specifici poteri di regolazione del traffico) non può essere sostituita.

Con questa opzione verrebbe quindi eliminata la procedura di domanda e di assegnazione di scorta di polizia stradale nel 90% dei casi. L'opzione è rilevante rispetto al raggiungimento dell'obiettivo specifico, poiché riduce la necessità di vincolare data e orario di inizio viaggio alla disponibilità di personale di scorta e di interrompere il viaggio per attendere il cambio di pattuglia della polizia stradale ai confini tra i compartimenti. I benefici per le imprese derivanti da tale risultato non sono immediatamente quantificabili, ma una stima può essere fatta sulla base di una consultazione mirata a quantificare:

- le ore di sosta forzata in attesa del cambio di scorta (nel corso di un trasporto);
- le eventuali penali pagate nel caso di trasporti in ritardo a causa di inefficienze della Polizia stradale;
- la disponibilità a pagare per la "certezza" del trasporto.

I costi per le imprese corrispondono ai costi maggiori delle scorte tecniche rispetto a quelle di polizia. (Dal punto di vista sociale questi costi sono bilanciati dal pari beneficio che ricaverebbero le imprese abilitate al servizio di scorta tecnica). Si stima, in ogni caso, **positivo** il bilancio costi/benefici per le imprese che effettuano trasporti eccezionali, considerata anche l'insistenza con cui in più occasioni gli stessi imprenditori hanno ribadito il proprio favore a questo tipo di intervento (cfr. Allegato 2).

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Per evitare una frammentazione della normativa (oggi contenuta in un T.U.) sembra preferibile intervenire con un correttivo del Regolamento al Codice della Strada piuttosto che con un DPR di semplificazione che disciplini specificatamente il settore.
L'opzione richiede inoltre che le scorte tecniche possano svolgere anche la funzione di

D.2.1 OPZIONE 1 "SCORTE TECNICHE" (SEMPLIFICAZIONE)

regolazione del traffico.

D.2.3 OPZIONE 2 "DOCUMENTAZIONE" (SEMPLIFICAZIONE)

CARATTERISTICHE

Riduzione della documentazione richiesta per la domanda di autorizzazione.
Questa opzione trae spunto da istanze delle parti sociali rilevate tramite l'Osservatorio per la semplificazione (cfr. Allegato 2).

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Quanto allo snellimento della documentazione richiesta, si tratta essenzialmente di fotocopie (semplici o autenticate con autocertificazione) di documenti già in possesso dell'interessato e di dichiarazioni personali di conformità del carico agli standard previsti dal CdS.

Elenco documentazione:
- Copia autenticata dei documenti di circolazione (anche con semplice autocertificazione).
- Fotocopia della polizza di assicurazione del mezzo.
- Lettera di incarico e dichiarazione di regolarità ai sensi della normativa sul trasporto conto terzi (se del caso).
- Elenco mezzi di riserva (per autorizzazioni periodiche).
- Schema calcolo indennizzo per maggiore usura.
- Schema di carico e schema del percorso.
- Dichiarazione di verifica e di percorribilità del percorso (anche integrata nella domanda).

L'art. 226 del Codice della Strada ha previsto la creazione di un "Archivio nazionale delle strade", completamente informatizzato, che consentirebbe a ciascun ente proprietario di conoscere la situazione delle strade in tempo reale (schema della strada e sua percorribilità) e di concedere così l'autorizzazione al trasporto senza bisogno dello schema e della dichiarazione di cui agli ultimi due punti dell'elenco di cui sopra.
Motivi pratici hanno impedito sino ad oggi la realizzazione di questa opera, e per motivi di sicurezza il Ministero dell'Interno e quello dei LL.PP. ritengono sia necessario affidare al richiedente la preventiva verifica (facendo salvo ogni potere di controllo).

A causa del limitato onere dato dalla predisposizione della rimanente documentazione, la presente opzione non verrà valutata in questa sede.
Sembra, piuttosto, necessario programmare uno strumento alternativo rispetto al regolamento di semplificazione mirato ad implementare l'applicazione delle norme sulla documentazione amministrativa contenute nel DPR 445/2000.

D.2.2 OPZIONE 3 "AUTORIZZAZIONE" (SEMPLIFICAZIONE)

CARATTERISTICHE

Accorpamento delle tipologie autorizzatorie, con previsione del rilascio delle sole autorizzazioni periodiche o multiple.

oppure

Estensione dell'applicazione dell'autorizzazione periodica, con semplificazione dei requisiti per richiederla.

Questa opzione trae spunto dalle esigenze esplicitate dalle parti sociali nell'ambito delle consultazioni realizzate dall'Osservatorio sulle semplificazioni (cfr. Allegato 2).

L'obiettivo specifico è quello di ridurre il numero delle autorizzazioni singole a favore di quelle periodiche (semplificando i requisiti per ottenerle ed ampliando il campo di applicazione) oppure, in alternativa, consentire un rinnovo automatico eliminando il numero massimo di rinnovi (attesa l'invarianza di tutti i dati riferiti al veicolo, al carico ed al percorso).

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Con riferimento alla possibilità di ridurre le tipologie di autorizzazione o di modificare i requisiti per l'autorizzazione periodica (favorendo l'uso delle autorizzazioni periodiche e multiple piuttosto di quelle singole), ***ogni intervento non sembra percorribile senza una modifica dell'art. 10 del Codice della Strada.***

La presente opzione non verrà pertanto valutata in questa sede.

D.2.3 OPZIONE 4 "COMUNICAZIONE" (DEREGOLAZIONE DIFFERENZIATA)

CARATTERISTICHE

Prevedere, per alcuni casi specifici, la **sostituzione dell'autorizzazione con la** semplice **comunicazione di inizio viaggio.**

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Ipotesi non percorribile con regolamento di semplificazione. L'art. 10 del CdS, comma 6 e ss., specifica infatti i casi di esclusione dal provvedimento autorizzatorio e l'ampliamento di tale casistica dovrebbe essere regolato mediante modifica della norma primaria.

La presente opzione non verrà pertanto valutata in questa sede.

In conclusione, le opzioni **rilevanti** che in questa sede potranno essere valutate sono:

- **l' "opzione zero"** (D1);
- **l'opzione** di semplificazione relativa alle **"scorte tecniche"** (D.2.1).

NB. La mancata valutazione – per i motivi sopra indicati – delle altre opzioni elencate non esclude che possano risultare attuabili altre possibilità di intervento, aggiuntive a quelle di seguito analizzate. Ciò richiederebbe tuttavia il superamento del vincolo delle strumento normativo da utilizzare (art. 20 L. 59/97).

D.3 ELENCAZIONE/QUANTIFICAZIONE DEI COSTI/BENEFICI OPZIONE ZERO

COSTI DI CONFORMITÀ	**Oneri a carico del richiedente l'autorizzazione (per ciascuna richiesta):** • spese inerenti i sopralluoghi, gli accertamenti riguardanti l'agibilità del percorso, le eventuali opere di rafforzamento necessarie e l'eventuale polizza fidejussoria, assicurativa o bancaria, a garanzia di eventuali danni che possono essere arrecati alla strada e alle relative pertinenze, nonché alle persone o alle cose in dipendenza del transito del veicolo o del trasporto eccezionale autorizzato (art. 19, commi 1 e 2, DPR 495/1992): **tra lire 400.000 e 1.500.000 per ciascun cavalcavia attraversato dal percorso** *(generalmente è effettuato solo sui cavalcavia).* • spese relative all'istruzione della pratica (art. 19, comma 1, DPR 495/1992): **tra lire 80.000 - 500.000 per ciascuna pratica istruita (indipendentemente dal fatto che il viaggio sia effettuato o meno).** • indennizzo per l'usura della strada, adeguato automaticamente agli indici ISTAT (tabella contenuta nell'art. 18 DPR 495/1992): **valore medio stimato di lire 1.200.000 per un peso medio di 27,5t.** • eventuale servizio di assistenza tecnica per interventi sulle opere stradali (da svolgersi con personale e attrezzature dell'ente proprietario della strada o di terzi autorizzati), ad esclusione della regolazione della circolazione stradale e della scorta dei veicoli (art. 13, comma 8, DPR 495/1992): **lire 10.000 per Km percorso.** • eventuali spese per scorta di polizia (stabiliti dal regolamento di amministrazione e di contabilità dell'amministrazione della P.S.) (art. 16, comma 7, DPR 495/1992). E' stimato in circa **900 lit per Km percorso.** • eventuale costo per la scorta tecnica: **lire 2.000 per Km percorso.** **Oneri a carico degli enti proprietari delle strade (periodici):** • aggiornamento dei catasti stradali di competenza per il tempestivo rilascio delle autorizzazioni (art. 20 DPR 495/1992) • istituzione e aggiornamento di un archivio delle autorizzazioni rilasciate (art. 20 DPR 495/1992) **Oneri a carico del Ministero dell'Interno (annuali)** • costo annuo a carico dell'Amministrazione per le pattuglie impegnate per scorte di polizia a trasporti eccezionali : **Lit. 14 Mld circa.** • istituzione e aggiornamento di un archivio delle autorizzazioni rilasciate (art. 20 DPR 495/1992)
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	–
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	–

D.3.1 ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI OPZIONE 1 (SCORTE TECNICHE) *SONO ELENCATI I SOLI DIFFERENZIALI DI COSTO RISPETTO ALL'OPZIONE ZERO*[6]	
COSTI DI CONFORMITÀ	**Oneri a carico del richiedente l'autorizzazione (per ciascun viaggio):** – insorgere del costo per scorta tecnica ***(n. viaggi anno * prezzo medio di una scorta tecnica per un viaggio).***
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	**Benefici per il richiedente l'autorizzazione (per ciascun viaggio):** – eliminazione del costo per scorta di polizia. – minori costi relativi alle interruzioni lungo il percorso e certezza sulla durata del viaggio. **Benefici per il Ministero dell'Interno (annuali):** – valore delle pattuglie resesi disponibili (valorizzato come il costo annuo delle pattuglie impegnate per scorte di polizia a trasporti eccezionali meno gli incassi totali per scorte di polizia). – valore degli uffici per il coordinamento delle pattuglie precedentemente impiegate. **Benefici per le imprese abilitate ad effettuare scorte tecniche** – maggiori ricavi annui ***(n. viaggi anno * prezzo medio di una scorta tecnica per un viaggio).***
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	–

[6] Vale a dire che rimangono immutati tutti gli altri costi di conformità connessi all'attuale procedimento di autorizzazione, elencati nell'opzione zero.

e) presupposti attinenti alle sfere organizzativa, finanziaria, economica, sociale e criticità

E.1. OPZIONE 1 (SCORTE TECNICHE)		
PRESUPPOSTI		**CRITICITÀ**
ORGANIZZATIVI E FINANZIARI	Affinché le scorte tecniche siano in grado di sostituirsi efficacemente alle scorte di polizia stradale, il Ministero degli Interni deve rilasciare alle imprese che offrono tale servizio autorizzazioni specifiche per il controllo sulla viabilità. Vi è inoltre la necessità di accrescere il numero di soggetti abilitati a effettuare scorte tecniche e contemporaneamente trasmettere loro adeguata preparazione nella regolazione del traffico. Il Ministero dell'Interno dovrà pertanto svolgere le seguenti attività: – accrescere il numero degli esami di abilitazione triennale all'effettuazione di scorte tecniche; – organizzare corsi di formazione per i formatori (privati) che prepareranno i soggetti interessati ad acquisire l'abilitazione; – implementazione dell'archivio delle imprese autorizzate alla scorta tecnica e dei soggetti abilitati.	per gli esami: criticità bassa per la formazione formatori: criticità media
ECONOMICI E SOCIALI	Disponibilità di sufficiente offerta di scorte tecniche. Atteggiamento degli autotrasportatori favorevole all'utilizzo delle scorte tecniche in luogo delle scorte di polizia.	criticità bassa: nel medio termine l'offerta si adeguerà alla domanda

F) Strumento tecnico-normativo eventualmente più appropriato

F. OPZIONE 1 (SCORTE TECNICHE)
L'opzione 1 "scorte tecniche" risulta l'unica rilevante rispetto agli obiettivi che sia anche attuabile in relazione al vincolo sullo strumento normativo da utilizzare (Art. 20 Legge 59/97): • **DPR**, *ex art. 17, comma 2, L. 400/1988.* *L'avvio contestuale dei lavori per la revisione del CdS (ai sensi della L. 85/2001) richiede che le ipotesi di semplificazione siano comunque riconsiderate entro l'ambito più generale di modifica della normazione primaria (la scadenza della delega governativa è prevista per il 15/7/2001).*

Sintesi della Scheda preliminare

1. AMBITO DELL'INTERVENTO	Autorizzazione in ambito nazionale alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 Codice della strada, D.lgs. 285/1992 e succ. modifiche). Le attività interessate sono principalmente due: 1. Autorizzazione al trasporto eccezionale richiesta dal soggetto interessato all'Ente proprietario della strada (Autostrade, ANAS, Regioni, Comuni) *Autorizzazioni rilasciate dalla Soc. Autostrade nell'anno 2000:* **Totale 21.140** *Autorizzazioni rilasciate dall'Anas nell'anno 2000:* **Totale 125.157** 2. Utilizzo di scorta tecnica o Assegnazione della scorta della polizia Stradale al soggetto interessato nei casi in cui il trasporto sia fuori sagoma (art. 61 CdS). *Numero scorte di polizia utilizzate per i trasporti eccezionali nell'anno 2000 :* **Totale pattuglie 27.728 (55.788 presenze giornaliere)**
2. CONFINI SOGGETTIVI	Destinatari diretti: 1. Società di trasporto merci su strada: - *Totale imprese: 137.563 (Infocamere 2000)* - *Totale addetti: 270.492 (Istat 1996)* - *Volume d'affari: 43.909.945 milioni di lire (Sogei 1996)* 2. Imprese specializzate abilitate ad effettuare scorte tecniche - *Totale imprese abilitate: 300 (addetti 4.200) (Min. Interno 2001)* Amministrazioni destinatarie: 1. Enti proprietari delle strade e delle autostrade 2. Ministero dell'Interno – Dipartimento pubblica sicurezza – DgPSFFP
3. ESIGENZE ED OBIETTIVI	– **Esigenze giuridiche:** semplificare il procedimento ai sensi della L.59/97. – **Esigenze sociali ed economiche:** ridurre i costi derivanti dall'incertezza sui tempi per l'avvio del trasporto e la sua durata. – **Obiettivi specifici:** snellire gli adempimenti burocratici connessi al procedimento in esame; incrementare l'efficacia attuativa riducendo i costi a carico dei destinatari diretti, senza mettere a rischio il patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione. Il raggiungimento di tali obiettivi può essere misurato con i seguenti indicatori: – Riduzione della documentazione da allegare alla domanda di autorizzazione. – Riduzione dei tempi di attesa per il rilascio delle autorizzazioni. – Riduzione della durata media dei viaggi per tipologie di percorrenza.

4. OPZIONI RILEVANTI	**Opzione zero** Le autorizzazioni (di cui all'art. 10 CdS) sono rilasciate dal singolo ente proprietario o concessionario per autostrade, strade statali e militari e dalle Regioni (o enti delegati, ad es. le province) per la rimanente rete viaria. Le domande di autorizzazione, corredate della documentazione che attesta le caratteristiche ed i requisiti del trasporto, devono essere presentate almeno 15 giorni prima della data fissata per il viaggio. Le autorizzazioni sono di tre tipi: - **periodiche**, cioè valide per un numero indefinito di viaggi da effettuarsi in un determinato periodo; - **multiple**, cioè valide per un numero definito di viaggi da effettuarsi in date prestabilite o in date libere ma entro un determinato periodo; - **singole**, cioè valide per un unico viaggio da effettuarsi in una data prestabilita o in data libera ma entro un determinato periodo. Nel provvedimento di autorizzazione sono stabilite tutte le prescrizioni ritenute opportune per tutelare il patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione. In particolare la scorta è prescritta sulla base di alcuni parametri che devono orientare l'ente concedente anche nella scelta del tipo di scorta (tecnica o di polizia) e che delineano tre fasce di "rischio" sulla base delle caratteristiche stradali e delle dimensioni dei veicoli. La scorta tecnica può essere svolta direttamente dall'impresa interessata al trasporto oppure da una ditta specializzata, ma entrambe devono avere una speciale autorizzazione/abilitazione. La scorta della Polizia Stradale deve essere richiesta alla competente Sezione almeno 8 gg. lavorativi prima dell'inizio del viaggio. Nei periodi di maggiore impegno della Polizia Stradale le scorte sono sospese. Si deve effettuare un "cambio" di scorta tutte le volte che si eccedono le 4 ore consecutive oppure si cambia comparto territoriale. **Opzione 1 "scorte tecniche"** Sostituisce in tutti i casi la scorta di polizia stradale con una scorta tecnica, facendo eccezione per alcuni trasporti particolarmente "a rischio" (circa il 10% di quelli che attualmente prevedono una scorta di polizia). **Opzione 2 "documentazione"** Riduce la documentazione che deve essere allegata alla domanda di autorizzazione. **Opzione 3 "autorizzazione"** Accorpa le tipologie autorizzatorie, con previsione del rilascio delle sole autorizzazioni periodiche o multiple. *oppure* Estende l'applicazione dell'autorizzazione periodica, con semplificazione dei requisiti per richiederla.

	Opzione 4 "comunicazione" PREVEDE, PER ALCUNI CASI, LA SOSTITUZIONE DELL'AUTORIZZAZIONE CON LA SEMPLICE COMUNICAZIONE DI INIZIO VIAGGIO DA PARTE DELL'OPERATORE.

5. VALUTAZIONE DELLE DIVERSE OPZIONI	L'esigenza normativa di procedere alla semplificazione fa si che, in questo caso, **l'opzione zero** vada utilizzata quale situazione di partenza per confrontare costi e benefici delle alternative. **L'opzione 1 "scorte tecniche"** comporta i seguenti benefici per i destinatari diretti: – per il richiedente l'autorizzazione, eliminazione del costo per scorta di polizia e diminuzione delle diseconomie legate alle interruzioni di viaggio, in particolare: 1. *la necessità di vincolare data e ora di inizio viaggio alla disponibilità di personale di scorta;* 2. *le ore di sosta forzata nel corso del trasporto per attendere il cambio di pattuglia ai confini tra i compartimenti;* – per il Ministero dell'Interno, beneficio pari al valore delle pattuglie rese disponibili per altri servizi di pubblica sicurezza. L'onere a carico del richiedente l'autorizzazione dato dall'insorgere del costo per scorta tecnica è controbilanciato dal beneficio per le imprese abilitate ad effettuare scorte tecniche dato dai maggiori ricavi annui. **L'opzione 2 "documentazione"** non viene valutata in considerazione del limitato impatto dell'onere burocratico attuale. **Le opzioni 3 e 4 ("autorizzazione" e "comunicazione")** non sono praticabili senza prevedere una modifica dell'art. 10 del CdS. Non vengono pertanto valutate in questa sede.
6. INDICAZIONE OPZIONE PRESCELTA CON MOTIVAZIONE	**Opzione 1. "scorte tecniche"** Risulta l'unica rilevante rispetto agli obiettivi che sia anche attuabile in relazione al vincolo sullo strumento normativo da utilizzare (Art. 20 Legge 59/97).
7. INDICAZIONE DELLO STRUMENTO NORMATIVO PRESCELTO	**DPR**, *ex art. 17, comma 2, L. 400/1988.* Una piena attuazione dell'opzione richiederebbe tuttavia una modifica del CdS, al fine di consentire alle scorte tecniche di svolgere anche funzioni di regolazione del traffico. In via più generale, l'avvio contestuale dei lavori per la revisione del CdS (ai sensi della L. 85/2001) richiederebbe che le ipotesi di semplificazione siano tutte riconsiderate entro l'ambito di modifica della normazione primaria (la scadenza della delega governativa è prevista per il 15/7/2001).

ALLEGATO 1: NORMATIVA VIGENTE

Box 1
DPR 495/92 (Regolamento di attuazione)

Artt. 9-12: ***contengono le specifiche tecniche dei veicoli e dei trasporti di cui all'art. 10 del D.Lgs.285/92.***

Art. 13: ***definisce i tipi di autorizzazione.***

L'autorizzazione singola è rilasciata di volta in volta per specifiche esigenze del richiedente e vale un solo viaggio da effettuarsi in data prefissata ovvero nella data successivamente stabilita dal titolare e comunicata a mezzo fax o telegramma all'ente concedente. Prima dell'inizio del viaggio dovrà essere annotata sul titolo autorizzativo la data e l'ora di partenza.
L'autorizzazione multipla è rilasciata per un numero definito di viaggi, indicato nel titolo autorizzativo, da compiere in un determinato periodo di tempo. Prima dell'inizio di ciascun viaggio devono essere effettuate le annotazioni sopra indicate.
L'autorizzazione periodica vale, invece, per un numero indefinito di viaggi da compiere nel periodo indicato sul titolo. Non c'è obbligo di annotazione della data e dell'ora di inizio di ciascun viaggio.

E' altresì definito che, qualora il transito di un veicolo o di un trasporto rendano necessari particolari accorgimenti o interventi tecnici sulle opere stradali, l'ente proprietario della strada può prescrivere un servizio di assistenza tecnica svolto con proprio personale ma a carico dell'utente (comma 8).

Art. 17: ***disciplina la durata delle autorizzazioni.***

Art. 14: ***Le domande di autorizzazione devono essere presentate all'ente proprietario o concessionario oppure alle regioni almeno 15 giorni prima della data fissata per il viaggio. Il divieto di autorizzazione o la necessità di procrastinare il rilascio deve essere espressamente motivato. Le regioni possono delegare alle province le competenze relative all'autorizzazione.***

Sono altresì definite le caratteristiche della domanda, le dichiarazioni necessarie e gli allegati. E' disciplinata la possibilità di utilizzare veicoli di riserva in sostituzione del veicolo principale autorizzato, secondo modalità peculiari a ciascuna tipologia di autorizzazione.

Art. 15: ***domande di rinnovo e di proroga.***

Art. 16: ***nel provvedimento di autorizzazione sono stabilite le prescrizioni ritenute opportune per la tutela del patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione:***

- **i percorsi da seguire o evitare**
- **i limiti di velocità**
- **la necessità della scorta tecnica o della scorta di polizia stradale**
- **i periodi temporali (ore – giorni) di validità dell'autorizzazione**
- **le modalità inerenti la marcia o la sosta**

La scorta tecnica è prescritta quando si verificano determinate condizioni.
La scorta della polizia della strada è prescritta quando le dimensioni del veicolo o del trasporto eccedono i valori indicati.
La scorta tecnica può essere svolta direttamente dall'impresa interessata al trasporto oppure da una ditta specializzata ma entrambe devono avere una speciale autorizzazione/abilitazione.
(Si veda il Disciplinare per le scorte tecniche **emanato dai LLPP con DM 18 luglio 1997, n. 3806 - L'autorizzazione all'impresa e l'abilitazione per il personale incaricato è rilasciata dal Ministero dell'Interno).**

Per le scorte assicurate dalla Polizia stradale sono a carico del richiedente gli oneri stabiliti dal regolamento di amministrazione dell'autorità di PS.
I documenti di autorizzazione, in originale, devono sempre accompagnare il veicolo.

Art. 18: ***in questo articolo è definita la misura dell'indennizzo dovuto agli enti che rilasciano l'autorizzazione per la maggiore usura della strada in relazione al transito dei veicoli.***

Art. 19: ***ulteriori oneri a carico del richiedente sono le spese inerenti i sopralluoghi e gli accertamenti per l'agibilità del percorso e le eventuali opere di rafforzamento necessarie.***

L'ente può richiedere la costituzione di una polizza fidejussoria a garanzia di eventuali danni.

Box 2

Circolare Min. LL.PP. del 23/5/1997, n. 2811
(Indirizzata a tutti gli enti proprietari o concessionari di strade ed autostrade, nonché alle regioni tenuti al rilascio delle autorizzazioni).

In relazione all'art. 14 del DPR 495/92 si specifica che:

- le domande relative ad autorizzazioni che interessano le strade e le autostrade statali devono essere indirizzate al compartimento ANAS interessato dal viaggio.

- nel caso in cui il percorso interessi più compartimenti, agli stessi dovrà essere richiesto il nulla-osta da parte del compartimento che ha ricevuto la domanda. E' anche consentito richiedere autorizzazioni ai singoli compartimenti e, nel caso di pagamento d'usura con indennizzo convenzionale, allegare la ricevuta di pagamento ad uno dei compartimenti (agli altri compartimenti è sufficiente allegare fotocopia fronte-retro del c/c cui è stato versato il pagamento con l'indicazione della targa e periodo temporale previa indicazione del compartimento cui è stata consegnata la ricevuta di c/c in originale).

- analoga procedura può essere seguita dalle province che rilasciano autorizzazioni che interessano le strade delle province limitrofe e dei comuni nell'ambito dello stesso territorio regionale.

In relazione all'art. 16 del DPR 495/92 specifica che:

- gli enti, di norma, non devono prescrivere la scorta per carichi e/o trasporti che eccedono solo in altezza le misure fissate dall'art. 61, qualora i richiedenti dichiarino di aver verificato che sull'intero percorso non esistano linee elettriche od opere che possano essere danneggiate da passaggio.

Box 3

Circolare Min. Interno del 19/6/1997
(Descrive le modifiche apportate al Codice della Strada e la fase transitoria di applicazione).

Prescrizione della scorta **(ex art. 10 C.d.S., comma 9)**
La nuova disciplina indica i parametri che devono orientare l'ente concedente nella scelta del tipo di scorta, delineando di fatto tre fasce:

a) la prima fascia riguarda le caratteristiche stradali e le dimensioni dei veicoli, comprese entro i valori indicati dal comma 3 dell'articolo 16 Reg. Esec. (4) in presenza delle quali i veicoli e trasporti in condizioni di eccezionalità sono autorizzati a circolare **senza scorta**;

b) la seconda fascia riguarda le caratteristiche stradali e le dimensioni dei veicoli, comprese tra i valori minimi di cui al citato comma 3 e i valori massimi indicati dal comma 4 dello stesso articolo 16 (4), in presenza delle quali i veicoli e i trasporti in condizioni di eccezionalità (di media eccedenza) vanno **scortati a cura di una scorta tecnica**;

c) la terza fascia riguarda le caratteristiche stradali e le dimensioni dei veicoli che vanno oltre i valori indicati dal citato comma 4, in presenza delle quali i veicoli e i trasporti in condizioni di eccezionalità (di elevata eccedenza)

devono essere **scortati dalla Polizia Stradale**. In quest'ultimo caso la scorta tecnica potrà essere anche concessa in delega dalla Polizia Stradale quando le condizioni di sicurezza e di traffico lo consentono.

Box 4

DM LL.PP. 18 luglio 1997, n. 3806 (modificato dal DM LL.PP. 28/5/98)

Definisce:

- **i requisiti e le modalità per il rilascio delle autorizzazioni ad effettuare scorte tecniche (art. da 1 a 4)**
- **le modalità per conseguire l'attestato di abilitazione (con esami) all'esercizio del servizio (art 5)**
- **le caratteristiche degli autoveicoli di scorta (art. da 7 a 9)**
- **le modalità di svolgimento della scorta (art. da 10 a 16)**

Con le modifiche del 1998 si sarebbe dovuto garantire alla scorta tecnica (in particolari condizioni) di adottare provvedimenti di regolazione del traffico.

ALLEGATO 2: PIANO DELLE CONSULTAZIONI

Nell'AIR preliminare la consultazione è innanzitutto finalizzata a rilevare le esigenze dei destinatari diretti dell'intervento. Prima di procedere con consultazioni dirette, tuttavia, è importante effettuare una ricognizione sistematica, "a tavolino", di eventuali esigenze già espresse pubblicamente dalle stesse categorie di soggetti.

In questa fase esplorativa dell'analisi, tale ricognizione preliminare può fornire elementi utili per la messa a punto di consultazioni più mirate, che potranno essere realizzate successivamente - anche estendendole ad "esperti" della materia oggetto di analisi - allo scopo di precisare l'ambito di intervento, definire gli obiettivi e i risultati attesi, elaborare le opzioni (a partire dall'opzione "zero"), qualificare (e poi quantificare) le categorie di costi e benefici associate a ciascuna opzione ipotizzata.

Per precisare il *target* di riferimento, il primo passo consiste nella ricostruzione della **"mappa" dettagliata dei destinatari diretti**.

Attraverso una ricerca su internet, sono stati individuati i siti delle principali organizzazioni di settore, che in alcuni casi documentano il dibattito politico-istituzionale o le posizioni ufficiali assunte sulle principali questioni sul tappeto, riportano statistiche di mercato, dati relativi a sondaggi di opinione o studi realizzati nel settore di attività, eventi pubblici rilevanti, ecc.

In particolare, le associazioni di categoria più rappresentative che organizzano in Italia l'autotrasporto sono organizzate in due grandi gruppi:

- da una parte l'UNATRAS, di cui fanno parte Confartigianato Trasporti, FAI, FITA, FIAP e SNA;
- dall'altra ANITA e CONFETRA.

Inoltre, l'ASSOSCORTE associa le principali imprese che realizzano scorte tecniche per i trasporti eccezionali.

Box 1. Le principali associazioni di categoria

- Confartigianato trasporti (www.confartigianatotrasp.com): costituita nell'ambito della Confartigianato nel 1986. Fino al 1990 era inglobata nell'ANITA. E' organizzata su 18 Federazioni regionali, 115 Associazioni Territoriali, 800 sedi periferiche e 12.000 dipendenti. Dichiara di rappresentare 30mila imprese sul territorio nazionale. Insieme a FAI, FIAP, SNA ha costituito nel 1992 l'UNATRAS (Unione Nazionale delle Associazioni dell'Autotrasporto Merci).

- FAI (Federazione Autotrasportatori Italiani – www.fai.it): costituita nel 1963, associa imprese del settore "trasporto merci per conto di terzi su strada in Italia". Dichiara di rappresentare circa 20mila imprese e più di 50 associazioni territoriali. E' presente all'interno organizzazioni ed enti nazionali ed internazionali (IRU – International Road Transport Union; C.UN.A. – Coordinamento unitario delle Associazioni dell'autotrasporto; Conftrasporto; C.C.I.A.A. – Camere di Commercio in rappresentanza del settore), nonché Comitati e Commissioni permanenti (Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi; Commissione consultiva per l'autotrasporto internazionale delle merci; Commissione interministeriale contenimento costi di esercizio; Comitato art. 8 L. 454/97 per la ristrutturazione del settore).

- FITA (Federazione Italiana Trasportatori Artigiani) è l'associazione delle imprese di trasporto merci aderente alla CNA (Confederazione Nazionale Artigianato) (www.cna-to.it/ass_mest/fita/fita_hpg.htm) e socio fondatore dell'UNATRAS.

- FIAP (Federazione italiana trasportatori professionali)

- ANITA (Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici) (www.anita.it): costituita nel 1944, è di sicuro la più anziana associazione di categoria del settore. Nasce nell'ambito di Confindustria, ma ha anche aderito alla Confartigianato, da cui si è separata nel 1990. Rappresenta soprattutto le imprese medio-grandi. Dichiara di rappresentarne globalmente circa 6mila, con 11 veicoli in media per impresa e con una capacità di trasporto valutata in un milione 200mila tonnellate.

- CONFETRA (Confederazione Generale Italiana del Traffico e dei Trasporti) (www.confetra.com): costituita nel 1946, è la seconda organizzazione di categoria, dopo ANITA, per anzianità. Nel 1991 ha costituito con Cgil, Cisl e Uil l'Ente bilaterale per la formazione professionale nei trasporti (FORTRAS). Annovera 20mila imprese, con 50mila veicoli e 70mila addetti. Nel suo ambito operano diverse altre organizzazioni, fra cui l'UNITAI che rappresenta le imprese di autotrasporto merci in conto terzi, con un parco veicolare di 258mila tonnellate, corrispondente sul piano della rappresentatività a circa 13mila soci e che si articola in sezioni specialistiche e in 56 sezioni provinciali.

Dall'analisi delle fonti informative disponibili, le esigenze sinora espresse dalle associazioni di categoria – in particolare da Confartigianato Trasporti, Anita ed Assoscorte – riguardano la ***necessità di adeguare l'attuale disciplina delle scorte ai veicoli ed ai trasporti eccezionali, procedendo ad un uso più esteso delle scorte tecniche in sostituzione di quelle della polizia stradale.*** Il tema è stato sollevato mediante lettere indirizzate agli uffici competenti del Ministero dell'Interno e dei LL.PP., audizioni pubbliche (l'ultima si è tenuta presso il Ministero dei Trasporti il 27 marzo 2001) e convegni (il più recente è stato organizzato dalla FITA il 26 maggio 2001 a Massa Carrara sul tema: *"Trasporti eccezionali, stop alle interpretazioni"*).

Inoltre, le conclusioni del tavolo tecnico del 5 luglio 2001 fra Capo dell'Ispettorato e la sicurezza stradale Ing. Cialdini e le associazioni di categoria, per definire l'applicazione dell'art. 10 del CdS, contemplano che *"le autorizzazioni alla circolazione dei veicoli e dei trasporti eccezionali continueranno, in ogni singola regione, ad essere rilasciate dal competente compartimento ANAS, fino a quando nell'ambito di ciascuna regione non sarà completata la procedura di trasferimento delle strade"* (nota del neo-Ministro alle infrastrutture e ai trasporti, Pietro Lunardi - 5 luglio 2001, Prot. n. 4507).

Allo stato attuale non si rilevano segnalazioni specifiche in merito al funzionamento della procedura di autorizzazione attualmente in vigore. Di conseguenza, lo svolgimento dell'AIR esige un approfondimento delle informazioni in materia. Ciò richiede di estendere l'ambito di rilevazione, ricomprendendo non solo le associazioni di rappresentanza, ma anche campioni rappresentativi dei soggetti a vario titolo interessati dall'intervento: imprese di autotrasporto, imprese abilitate nella effettuazione di scorte tecniche, enti proprietari delle strade – che sono i responsabili del rilascio delle autorizzazioni.

Trattandosi di un intervento di semplificazione, la prassi innanzitutto ha prescritto l'attivazione – da parte del Nucleo per le semplificazioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri – delle procedure di consultazione previste nell'ambito dell'Osservatorio sulle semplificazioni (d.P.C.M. 6/4/1999). Soltanto due associazioni di categoria hanno risposto alle sollecitazioni dell'Osservatorio (CONFETRA e ANCE[7]), inviando per iscritto commenti sulla situazione attuale e proposte. Le principali questioni affrontate vengono sintetizzate nella Tab. 1 alla pagine seguente.

[7] Associazione Nazionale Imprese Edili (ANCE): rappresenta imprese industriali che effettuano in proprio trasporti eccezionali.

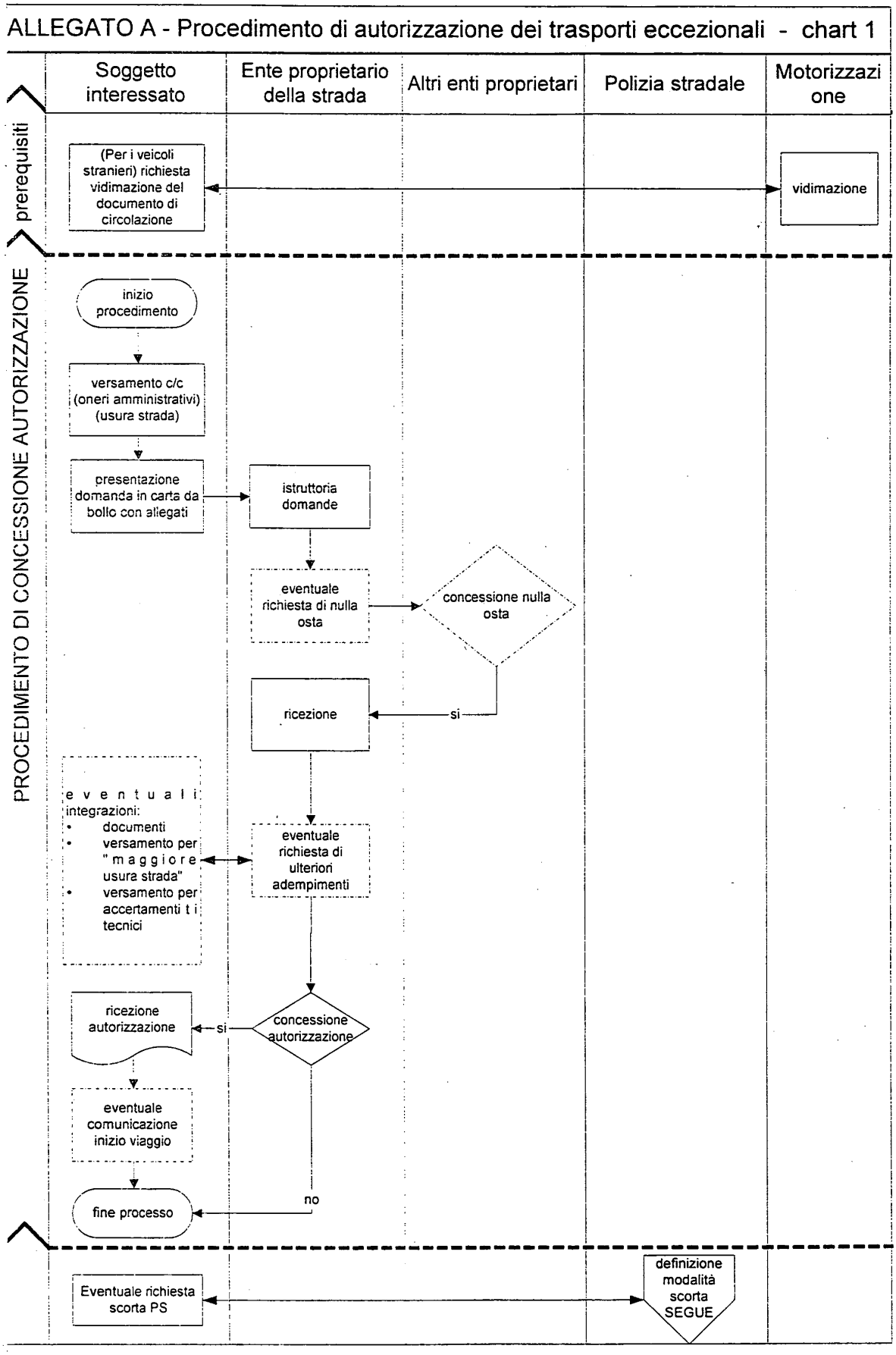
Tab 1. I risultati delle consultazione dell'Osservatorio sulle semplificazioni
(dal 15 maggio al 15 giugno 2001)

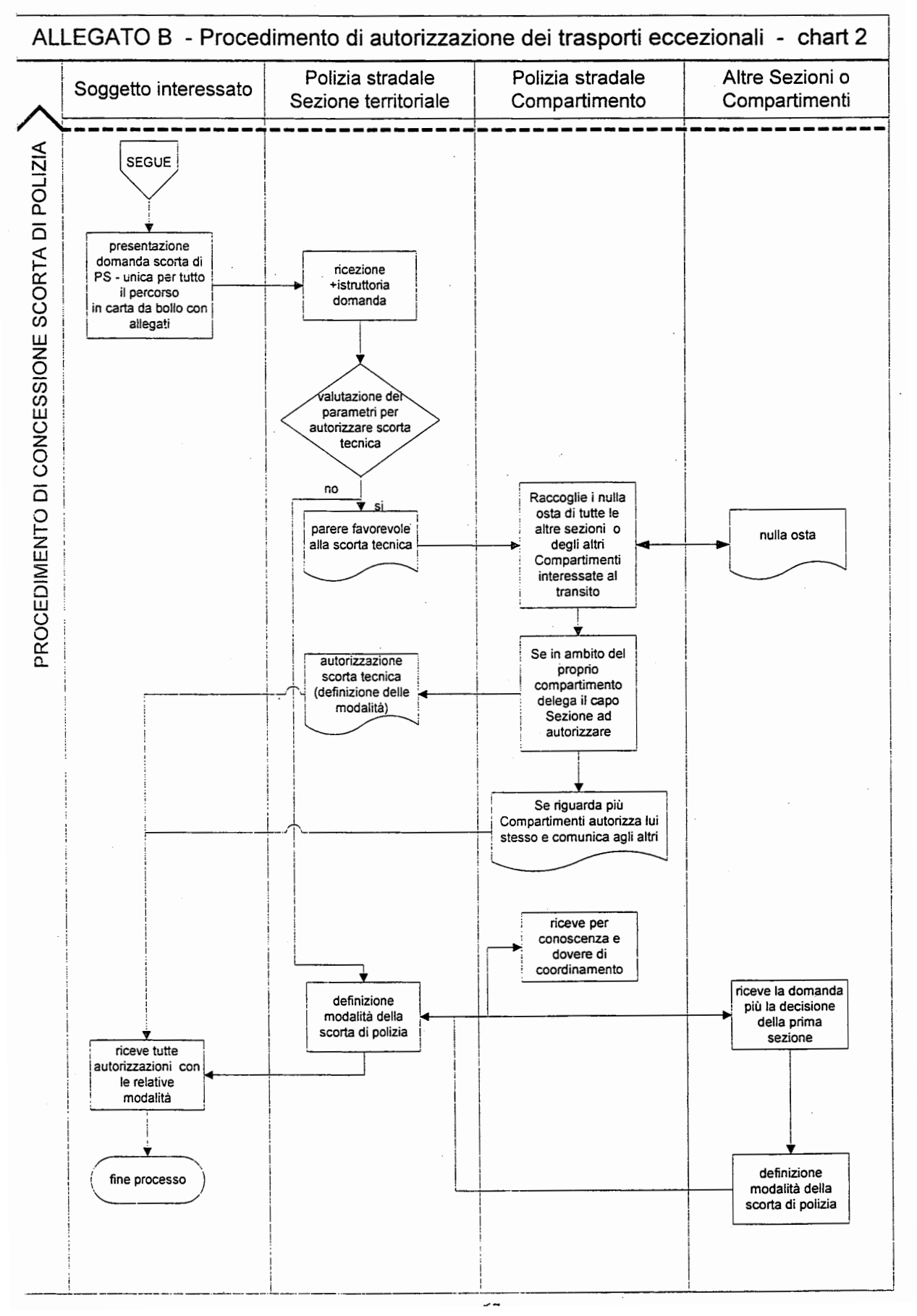
	Soggetti consultati	
ESIGENZE ESPRESSE	**CONFETRA**	**ANCE**
Sportello unico **Creare uno Sportello regionale competente a ricevere una domanda riferita all'intero trasporto eccezionali. Compito dello sportello dovrebbe essere quello di creare un coordinamento tra i vari enti interessati, evitando duplicazioni e lungaggini.**	X	X
Rinnovo con procedura semplificata (Il rinnovo dell'autorizzazione con procedura semplificata è attualmente consentito solo per tre volte) Eliminare il limite al numero dei rinnovi, attesa l'invarianza di tutti i dati riferiti al veicolo, al carico e al percorso. Procedere in forma automatica senza dover ripresentare la documentazione.	X	X
Autorizzazioni periodiche E' auspicabile il rilascio di autorizzazioni con durata superiore ad un anno.		X
Documentazione amministrativa Migliorare l'applicazione delle nuove norme sulla documentazione amministrativa (DPR 445/2000)	X	X
Il catasto delle strade (Attuazione dell'art. 20 dell'attuale Regolamento al CdS). Il catasto (possibilmente in forma telematica) potrebbe essere realizzato con il supporto delle autorità militari che dovrebbero possedere materiale aggiornato.	X	X
Ampliamento dei metodi di pagamento Se possibile prevedere anche la contestualità del pagamento rispetto alla presentazione della domanda.	X	X
Bollo Prevedere l'esenzione		X

Contestualmente, per le evidenti necessità di estendere il campo dell'analisi, sarebbe opportuno ampliare le consultazioni con rilevazioni *ad hoc*, indirizzate ad una porzione significativa di destinatari.

Si è pertanto valutata l'ipotesi di organizzare alcuni fo*cus groups* da rivolgersi alle diverse categorie di soggetti coinvolti (non più di 8-10 partecipanti per ogni incontro):

- un primo *focus* - a titolo di *test* - potrebbe essere realizzato con le imprese di autotrasporto operanti nella provincia di Roma e con alcuni soggetti abilitati al servizio di scorta tecnica (selezionati dagli associati ad ASSOSCORTE);
- un secondo *focus group* potrebbe essere organizzato con i soggetti responsabili delle autorizzazioni presso gli enti proprietari delle strade (ANAS, AISCAT, alcune province e regioni)


ALLEGATO A - Procedimento di autorizzazione dei trasporti eccezionali - chart 1
Soggetto interessato
Ente proprietario della strada
Altri enti proprietari
Polizia stradale
Motorizzazione
prerequisiti
PROCEDIMENTO DI CONCESSIONE AUTORIZZAZIONE
(Per i veicoli stranieri) richiesta vidimazione del documento di circolazione
vidimazione
inizio procedimento
versamento c/c (oneri amministrativi) (usura strada)
presentazione domanda in carta da bollo con allegati
istruttoria domande
eventuale richiesta di nulla osta
concessione nulla osta
si
ricezione
eventuali integrazioni:
• documenti
• versamento per "maggiore usura strada"
• versamento per accertamenti tecnici
eventuale richiesta di ulteriori adempimenti
ricezione autorizzazione
si
concessione autorizzazione
eventuale comunicazione inizio viaggio
no
fine processo
Eventuale richiesta scorta PS
definizione modalità scorta SEGUE


ALLEGATO B - Procedimento di autorizzazione dei trasporti eccezionali - chart 2
PROCEDIMENTO DI CONCESSIONE SCORTA DI POLIZIA
Soggetto interessato
Polizia stradale Sezione territoriale
Polizia stradale Compartimento
Altre Sezioni o Compartimenti
SEGUE
presentazione domanda scorta di PS - unica per tutto il percorso in carta da bollo con allegati
ricezione +istruttoria domanda
valutazione dei parametri per autorizzare scorta tecnica
no
si
parere favorevole alla scorta tecnica
Raccoglie i nulla osta di tutte le altre sezioni o degli altri Compartimenti interessate al transito
nulla osta
autorizzazione scorta tecnica (definizione delle modalità)
Se in ambito del proprio compartimento delega il capo Sezione ad autorizzare
Se riguarda più Compartimenti autorizza lui stesso e comunica agli altri
riceve per conoscenza e dovere di coordinamento
definizione modalità della scorta di polizia
riceve la domanda più la decisione della prima sezione
riceve tutte autorizzazioni con le relative modalità
fine processo
definizione modalità della scorta di polizia

AIR - SCHEDA PRELIMINARE
GUIDA ALLA COMPILAZIONE

OGGETTO:	**Semplificazione dei procedimenti di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali**

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE
SCHEDA FINALE

25 luglio 2001

A) AMBITO DELL'INTERVENTO

CONFINI OGGETTIVI	
ATTIVITÀ INTERESSATE DALL'INTERVENTO	Autorizzazione alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 Codice della strada, D.lgs. 285/1992 e succ. modifiche). **L'attività interessata è il procedimento di assegnazione della scorta tecnica o di polizia, la cui richiesta viene effettuata dal soggetto interessato alla Polizia Stradale nei casi in cui il trasporto sia fuori sagoma (art. 61 CdS).** *(Cfr.. scheda preliminare AIR "Semplificazione dei procedimenti di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali" - OPZIONE 1 di semplificazione "scorte tecniche" - del 6/7/2001).*
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	L'intervento di semplificazione riguarda i veicoli italiani e stranieri che effettuano trasporti eccezionali sul territorio nazionale.
SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA COINVOLTI	Il settore del trasporto di merci, ed in particolare il sub-comparto autotrasporto. A ragione della struttura del settore e del comparto, l'intervento riguarda anche le imprese di trasporto intermodale e le strutture logistiche specializzate nell'intermodalità (interporti).

CONFINI SOGGETTIVI	
DESTINATARI DIRETTI	**Imprese di autotrasporto** Numero di Società di "Trasporto merci su strada"

	Imprese *(anno 2000 Infocamere)*	**Addetti Imprese** *(anno 1996 Istat)*	**Imprese con automezzi >3500 Kg** *(anno 2000 Infocamere)*	**Volume d'Affari imprese trasporto merci su strada** (in milioni di lire) *(anno 1996 Sogei)*
Italia nord	69.296	154.399	-	-
Italia centrale	30.439	51.727	-	-
Italia meridionale ed insulare	37.828	64.366	-	-
Totale	**137.563**	**270.492**	**10.468**	**43.909.945**

Imprese industriali che effettuano in proprio trasporti eccezionali

In particolare figurano le imprese edili che possiedono circa 9.000 fra veicoli, complessi veicolari e macchine operatrici che rientrano nella tipologia di trasporto in condizioni di eccezionalità.

(anno 2001, fonte Associazione Nazionale Costruttori Edili - ANCE)

Imprese specializzate abilitate ad effettuare scorte tecniche

- N. imprese abilitate ad effettuare scorte tecniche: **300**
- N. soggetti abilitati ad effettuare scorte tecniche: **4.200**

(anno 2001, fonte: Ministero dell'Interno - Polizia stradale)

AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE DIRETTE	**Ministero dell'Interno - Dipartimento pubblica sicurezza, DgPSFFP - Servizio di polizia stradale** - N. scorte di polizia utilizzate per trasporto eccezionale: **27.728** pattuglie, per un totale di **55.788** presenze giornaliere. - N. scorte di polizia totale: **43.175** (competizioni sportive, personalità, opere d'arte, ambulanza e trasporto organi) *(anno 2000, fonte: Polizia stradale)*
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE INDIRETTE	**Ministero LL.PP. - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale** Osservatorio permanente sui trasporti eccezionali
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI DIRETTAMENTE INTERESSATE	**Ministero dell'Interno - Dipartimento pubblica sicurezza, DgPSFFP - Servizio di polizia stradale**

B) OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI

OBIETTIVI	INDICATORI	SITUAZIONE ATTUALE	RISULTATI ATTESI
Riduzione tempi di attesa a carico dei destinatari diretti.	- Riduzione dei tempi di attesa per la richiesta delle scorte - Riduzione della durata media dei viaggi per tipologie di percorrenza.	- I tempi minimi di attesa per l'autorizzazione alla scorta di polizia una volta effettuata la richiesta sono **superiori agli 8 gg. lavorativi** *In media **per 30 gg. lavorative annui** le scorte di polizia stradali **non** sono **disponibili**.* - La durata massima del servizio di scorta della polizia stradale è di **circa 4 ore al giorno** (deve considerarsi il tempo per il viaggio di ritorno entro le 6 ore lavorative).	- Riduzione dei tempi minimi di attesa dell'autorizzazione alla scorta almeno del **50%.** - Disponibilità dell'offerta del servizio di scorta **in relazione alle esigenze della domanda**, con conseguente riduzione della durata media dei viaggi per tipologie di percorrenza *(non quantificabile).*
Riduzione degli oneri a carico della PA.	- Riduzione dei costi per scorte di polizia.	- N. pattuglie impiegate in un anno per i soli servizi di scorta ai trasporti eccezionali: **62%** sul totale delle scorte di polizia effettuate.	- Trasferimento del **90%** delle risorse destinate alle scorte per i trasporti eccezionali ad altri servizi di pubblica sicurezza *(quantificabile ex post).*

C) ILLUSTRAZIONE DELLA METODOLOGIA DI ANALISI ADOTTATA

STRUMENTI METODOLOGICI

L'analisi economica costi-benefici - sviluppata per l'opzione "scorte tecniche" - è stata incentrata sui soli costi relativi alle scorte e non su tutti i costi relativi al procedimento di autorizzazione. Si è infatti assunto che l'attuazione dell'opzione scorte tecniche non modifichi gli altri costi connessi al procedimento di rilascio di autorizzazione.

Per quantificare l'impatto dell'intervento normativo, consistente nella sostituzione nel 90% dei casi della scorta di polizia con la scorta tecnica, si è proceduto inizialmente ad individuare i destinatari diretti indicati nella scheda preliminare e nella sezione a) della presente scheda: Ministero dell'Interno e imprese che effettuano trasporti eccezionali. L'individuazione di costi e benefici è stata sviluppata con riferimento alle diverse categorie di destinatari.

L'analisi è stata svolta con riferimento temporale ad un anno solare. La scelta di riferirsi all'anno solare è stata possibile perché per entrambe le categorie di destinatari non sussistono né costi di avvio per l'attuazione della norma, né investimenti da effettuare. Questa scelta ha alla base alcune assunzioni implicite. La prima assunzione è che il numero di viaggi effettuati per anno si mantenga relativamente costante. La seconda assunzione è che l'utilizzo delle scorte di polizia attualmente impegnate in scorte a trasporti eccezionali per altre finalità di ordine pubblico possa essere effettuato dal Ministero dell'Interno senza costi vivi aggiuntivi.
I calcoli delle valutazioni monetarie fanno riferimento ai prezzi dell'anno 2000 e sono riportati nelle tavole dell'Allegato 1.

L'analisi effettuata evidenzia un beneficio netto annuo per la collettività di superiore ai 10 MLD di lire. Tale beneficio netto è risultante dal saldo tra i minori costi per il Ministero dell'Interno (12,7 MLD di lire) e i maggiori costi per le imprese che effettuano trasporti eccezionali (2,3 MLD di lire).
A ragione delle esigenze riscontrate, si crede che questo costo sia sopportabile per i destinatari e, al contrario, che questi ultimi siano disposti a sostenerlo in cambio dei seguenti benefici intangibili:
- possibilità di ottenere più rapidamente le autorizzazioni;
- viaggi dalla durata più rapida e maggiormente certa.

L'ammontare del beneficio netto annuale è sensibile a variazioni nel numero di viaggi effettuati per trasporti eccezionali ogni anno. E' inoltre da considerare che l'intervento normativo proposto, nel semplificare le modalità secondo cui ha luogo il trasporto eccezionale, potrebbe generare il ricorso più frequente a questa modalità di trasporto merci su strada.

D) IMPATTO DIRETTO E INDIRETTO SULL'ORGANIZZAZIONE E SULL'ATTIVITÀ DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI; CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ.

VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI
L'Amministrazione direttamente interessata è il Ministero dell'Interno. La sostituzione delle scorte di polizia con scorte tecniche non comporta criticità di tipo *organizzativo* per lo stesso Ministero. Al contrario, l'intervento normativo proposto permette di liberare circa 50.000 giornate/uomo di operatori di polizia attualmente impiegati per le scorte a trasporti eccezionali. Queste presenze potranno essere utilizzate a sostegno della pubblica sicurezza senza generare alcuna criticità organizzativa. Inoltre, l'impatto *sull'attività* del Ministero è riconducibile alla necessità di accrescere il numero di soggetti abilitati ad effettuare scorte tecniche e contemporaneamente trasmettere a questi ultimi un'adeguata preparazione nella regolazione del traffico. Il Ministero dell'Interno dovrà pertanto svolgere le seguenti attività: - accrescere il numero degli esami di abilitazione triennale all'effettuazione di scorte tecniche; - organizzare corsi di formazione per i formatori (privati) che prepareranno i soggetti interessati ad acquisire l'abilitazione.

E) IMPATTO SUI DESTINATARI DIRETTI

STIMA DEGLI EFFETTI
Sono di seguito riportati i valori dei costi e dei benefici associati all'opzione scorte tecniche per - rispettivamente - il Ministero dell'Interno e le imprese di autotrasporto. Tali costi e benefici sono stati calcolati per differenziale rispetto all'opzione zero. I calcoli dettagliati per costi e benefici quantificabili sia per l'opzione zero che per l'opzione "scorte tecniche" sono indicati nelle tavole dell'Allegato 1 (fogli di lavoro Ex.cel n. 1 e n. 2). **IMPATTO SUL MINISTERO DELL'INTERNO** **Beneficio netto per riduzione di costi per scorte di polizia pari a: lire 12.717.201.744** Si tratta di un costo opportunità, poiché corrisponde al compenso del personale attualmente impegnato nell'effettuazione di scorte di polizia che verrebbe ad essere utilizzato per altre finalità. **IMPATTO SULLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO E CHE EFFETTUANO IN PROPRIO TRASPORTI ECCEZIONALI** **Costo relativo al maggior utilizzo di scorte tecniche pari a: lire 2.390.342.602** **Beneficio non quantificabile:** riduzione della durata media dei viaggi e incremento nella prevedibilità dei tempi. Attualmente le imprese di autotrasporto sono soggette alle seguenti diseconomie: - la scorta può essere effettuata solo dopo 8 giorni lavorativi dalla sua richiesta. - nei periodi di maggiore impegno della Polizia Stradale (15-20 giorni l'anno oltre a quelli in cui è vietata la circolazione dei veicoli eccezionali) le scorte sono sospese; - i cambi scorta incidono in modo non quantificabile; tuttavia sussistono i seguenti svantaggi: a) l'attività effettiva di scorta è, per ciascun servizio, di massimo 4 ore circa (deve considerarsi il tempo per il viaggio di ritorno entro le 6 ore lavorativa); b) la programmazione dei servizi deve essere impostata tenendo conto della normativa contrattuale dell'orario di servizio del personale di Polizia (di norma, salvo diversa contrattazione locale, sono previsti turni continuativi con orari: 7-13, 13-19, 19-01, 01-07 rispetto ai quali, in funzione delle esigenze di servizi di scorta è possibile solo anticipare di 1 ora l'inizio del turno). L'intervento dovrebbe permettere alle imprese di autotrasporto e a quelle che effettuano in proprio trasporti eccezionali di evitare questi svantaggi e le correlate diseconomie.

SINTESI DELLA SCHEDA FINALE

1. AMBITO DELL'INTERVENTO	Autorizzazione in ambito nazionale alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità (art. 10 Codice della strada, D.lgs. 285/1992 e succ. modifiche). In conseguenza dell'AIR preliminare *(v. scheda preliminare AIR "Semplificazione dei procedimenti di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali", del 6/7/2001),* l'attività interessata dall'intervento normativo proposto riguarda in particolare il **procedimento di assegnazione delle scorta tecnica o di polizia**, la cui richiesta viene effettuata dal soggetto interessato alla Polizia stradale nei casi in cui il trasporto sia fuori sagoma (art. 61 CdS). – *Numero scorte di polizia utilizzate per i trasporti eccezionali nell'anno 2000 :* ***Totale pattuglie 27.728 (55.788 presenze giornaliere)*** – *Autorizzazioni rilasciate dalla Soc. Autostrade nell'anno 2000:* ***Totale 21.140*** – *Autorizzazioni rilasciate dall'Anas nell'anno 2000:* ***Totale 125.157***
2. CONFINI SOGGETTIVI	Destinatari diretti: 3. Società di trasporto merci su strada: – *Totale imprese: 137.563 (Infocamere 2000)* – *Totale addetti: 270.492 (Istat 1996)* – *Volume d'affari: 43.909.945 milioni di lire (Sogei 1996)* 4. Imprese specializzate abilitate ad effettuare scorte tecniche – *Totale imprese abilitate: 300 (addetti 4.200) (Min. Interno 2001)* Amministrazioni destinatarie dirette (e attuatrici direttamente interessate): 3.Ministero dell'Interno – Dipartimento pubblica sicurezza, DgPSFFP - Servizio di polizia stradale
3. ESIGENZE ED OBIETTIVI	– **Esigenze giuridiche:** semplificare il procedimento ai sensi della L.59/97. – **Esigenze sociali ed economiche:** ridurre i costi derivanti dall'incertezza sui tempi per l'avvio del trasporto e la sua durata. – **Obiettivi e risultati attesi:** snellire gli adempimenti burocratici connessi al procedimento in esame; incrementare l'efficacia attuativa riducendo i costi a carico dei destinatari diretti, senza mettere a rischio il patrimonio stradale e la sicurezza della circolazione. o In particolare, l'intervento proposto è finalizzato alla **riduzione dei tempi minimi di attesa per l'autorizzazione alla scorta tecnica o di polizia di almeno il 50%** rispetto alla situazione attuale, con conseguente riduzione della durata media dei viaggi per tipologie di percorrenza. o Al tempo stesso, l'intervento ha lo scopo di **ridurre gli oneri a carico della PA, limitando i costi per le scorte di polizia** (attualmente, il 62% delle scorte di polizia effettuate in un anno è impegnato in attività di trasporto eccezionale). E' atteso un trasferimento pari al 90% delle risorse destinate a tali attività, che potranno essere utilizzate in altri servizi di pubblica utilità.

4. OPZIONI E STRUMENTO NORMATIVO	L'esigenza normativa di procedere alla semplificazione ha fatto sì che l'**opzione zero** fosse utilizzata quale situazione di partenza per confrontare costi e benefici delle alternative *(v. scheda preliminare AIR "Semplificazione dei procedimenti di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali", del 6/7/2001).* Rispetto all'opzione zero, l'**opzione "scorte tecniche"** comporta i seguenti benefici per i destinatari diretti: – per il richiedente l'autorizzazione, eliminazione del costo per scorta di polizia e diminuzione delle diseconomie legate alle interruzioni di viaggio, in particolare: 1. *la necessità di vincolare data e ora di inizio viaggio alla disponibilità di personale di scorta;* 2. *le ore di sosta forzata nel corso del trasporto per attendere il cambio di pattuglia ai confini tra i compartimenti;* – per il Ministero dell'Interno, beneficio pari al valore delle pattuglie rese disponibili per altri servizi di pubblica sicurezza. ***Le altre opzioni rilevanti non sono state valutate per i seguenti motivi:*** – l'opzione "documentazione" (riduzione della documentazione da allegare alla domanda di autorizzazione) non è stata valutata in considerazione del limitato impatto dell'onere burocratico attuale; – l'opzione "autorizzazione" (accorpamento delle tipologie autorizzatorie, con previsione del rilascio delle sole autorizzazioni periodiche o multiple *oppure* estensione dell'applicazione dell'autorizzazione periodica, con semplificazione dei requisiti per richiederla) e l'opzione "comunicazione" (in alcuni casi specifici, sostituzione dell'autorizzazione con la semplice comunicazione di inizio viaggio da parte dell'operatore) non risultano praticabili senza prevedere una modifica dell'art. 10 del CdS. ***L'opzione di semplificazione "scorte tecniche" risulta dunque l'unica rilevante rispetto agli obiettivi che sia anche attuabile in relazione al vincolo sullo strumento normativo da utlizzare (art. 20 L. 59/97), ovvero DPR (ex art. 17, comma 2, L. 400/1988).*** Una piena attuazione dell'opzione richiederebbe tuttavia una modifica del CdS, al fine di consentire alle scorte tecniche di svolgere anche funzioni di regolazione del traffico. In via più generale, l'avvio contestuale dei lavori per la revisione del CdS (ai sensi della L. 85/2001) richiederebbe che le ipotesi di semplificazione siano tutte riconsiderate entro l'ambito di modifica della normazione primaria (la scadenza della delega governativa è prevista per il 15/7/2001).

5. METODOLOGIA DI ANALISI ADOTTATA	Per quantificare l'impatto sui destinatari diretti dell'intervento normativo, consistente nella **sostituzione nel 90% dei casi della scorta di polizia con la scorta tecnica**, si è proceduto con l'analisi economica dei soli costi relativi alle scorte e non su tutti i costi relativi al procedimento di autorizzazione. Si è infatti assunto che l'attuazione dell'opzione scorte tecniche non modifichi gli altri costi connessi al procedimento di rilascio di autorizzazione. L'analisi è stata svolta con riferimento temporale ad un anno solare, perché per entrambe le categorie di destinatari non sussistono né costi di avvio per l'attuazione della norma, né investimenti da effettuare. I calcoli delle valutazioni monetarie fanno riferimento ai prezzi dell'anno 2000 e sono riportati nelle tavole dell'Allegato 1.
6. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI	L'analisi effettuata evidenzia un beneficio netto annuo per la collettività superiore ai 10 MLD di lire. Tale beneficio netto è risultante dal saldo tra i minori costi per il Ministero dell'Interno (12 MLD di lire) e i maggiori costi per le imprese che effettuano trasporti eccezionali (2,3 MLD di lire). A ragione delle esigenze riscontrate *(v. scheda preliminare AIR "Semplificazione dei procedimenti di rilascio di autorizzazioni per trasporti eccezionali", del 6/7/2001)*, si crede che questo costo sia sopportabile per i destinatari e, al contrario, che questi ultimi siano disposti a sostenerlo in cambio dei seguenti benefici intangibili: – possibilità di ottenere più rapidamente le autorizzazioni; – viaggi dalla durata più rapida e maggiormente certa. L'ammontare del beneficio netto annuale è sensibile a variazioni nel numero di viaggi effettuati annualmente per trasporti eccezionali. E' inoltre da considerare che l'intervento normativo proposto, nel semplificare le modalità secondo cui ha luogo il trasporto eccezionale, potrebbe generare il ricorso più frequente a questa modalità di trasporto merci su strada.

Allegato 1 - Analisi costi/benefici

DATI DI PARTENZA:

DATI ANNUALI	
N. presenze giornaliere operatori di polizia	55.788
N. ore giornata lavorativa standard	6
N. ore presenze giorn operatori di polizia	334.728
% ore lavorate di notte (stima)	20%
% ore in più di straodinario (stima)	30%
Ore lavorate di notte	66.946
Ore totali straordinario	100.418
Di cui diurno	*80.335*
Di cui notturno	*20.084*
N. scorte utilizzate	27.728
N. viaggio (stimato 2 scorte ogni viaggio)	13.864
Km medi per viaggio	250
COSTI SCORTA DI POLIZIA	
Costo degli operatori di polizia:	
Costo orario medio operatore di polizia (lit.)	41.220
Spese di cancelleria per ciascuna pratica (lit.)	24.000
Sperse e indennità supplementari:	
Indennità giornaliera personale impiegato	15.000
Indennità supplementare per servizi notturno lit/ora	3.000
Straordinario diurno (oltre 6 ore)	19.000
Straodrinario notturno (oltre le 6 ore)	24.700
Pasto completo (oltre le 8 ore)	30.000
Carburante per veicoli (per Km)	200
Olio per viaggio di 250 Km	8.000
Spese di notifica per scorta	5.800
COSTI SCORTA TECNICA	
Costo tutto incluso per 1 viaggio medio di 250 Km	500.000
Costo tutto incluso per Km	2.000

QUANTIFICAZIONE COSTI OPZIONE ZERO: SCORTE DI POLIZIA

COSTI ANNUALI A CARICO DEL MINISTERO DELL'INTERNO

Costi per gli operatori di polizia	13.797.488.160
Spese di cancelleria	332.736.000
Totale costi a carico del ministero dell'Interno	***14.130.224.160***

COSTI ANNUALI A CARICO DELLE IMPRESE PER SCORTE DI POLIZIA

Costi per indennità giornaliere personale impiegato	836.820.000	
Costi supplementari totali per ore lavorate di notte	200.836.800	
Costi per straordinari	2.022.426.576	
Costi per pasti	251.046.000	(considerato per il 15% dei cas
Costi per carburanti	693.200.000	
Costi per olio	110.912.000	
Costi per spese notifica	160.822.400	
Totale costi a carico delle imprese	***4.276.063.776***	

QUANTIFICAZIONE COSTI OPZIONE "SCORTE TECNICHE"

% Scorte di polizia sostituite da scorte tecniche	90%
% Scorte di polizia rimaste	10%

COSTI ANNUALI A CARICO DEL MINISTERO DELL'INTERNO

Costi per gli operatori di polizia	1.379.748.816
Spese di cancelleria	33.273.600
Totale costi a carico del ministero dell'Interno	***1.413.022.416***

COSTI ANNUALI A CARICO DELLE IMPRESE PER SCORTE DI POLIZIA

Costi per indennità giornaliere personale impiegato	83.682.000
Costi supplementari totali per ore lavorate di notte	20.083.680
Costi per straordinari	202.242.658
Costi per pasti	25.104.600
Costi per carburanti	69.320.000
Costi per olio	11.091.200
Costi per spese notifica	16.082.240
Totale costi a carico imprese per scorte polizia	***427.606.378***

COSTI ANNUALI A CARICO DELLE IMPRESE PER SCORTE TECNICHE

Totale costi per scorte tecniche	***6.238.800.000***

RIEPILOGO COSTI E BENEFICI

OPZIONE ZERO:

Costi a carico del Ministero dell'Interno	**14.130.224.160**
Costi a carico delle imprese per scorte di polizia	**4.276.063.776**

OPZIONE SCORTE DI POLIZIA

% scorte tecniche	90%
Costi a carico del Ministero dell'Interno	**1.413.022.416**
Costi a carico delle imprese per scorte di polizia	**427.606.378**
Costi a carico delle imprese per scorte tecniche	**6.238.800.000**

VALORE NETTO DELL'OPZIONE SCORTE TECNICHE	
Benefici per il Ministero dell'interno (B)	
Minori costi per pattuglie	*12.717.201.744*
Costi per le imprese di autotrasporto (CT)	
Maggiori costi per scorte tecniche	*2.390.342.602*

Stime di costo per 1 viaggio

COSTO DI 1 VIAGGIO PER SCORTA DI POLIZIA:	
N. ore giornata lavorativa standard	6
% ore lavorate di notte (stima)	20%
% ore in più di straodinario (stima)	30%
Ore lavorate di notte	1,2
Ore totali straordinario	1,8
Di cui diurno	*1,4*
Di cui notturno	*0,4*
N. operatori per scorta	2
N. scorte per viaggio	2
Km medi per viaggio	250

COSTI SCORTA DI POLIZIA	**Input**
Costo degli operatori di polizia:	
Costo orario medio operatore di polizia (lit.)	41.220
Spese di cancelleria per ciascuna pratica (lit.)	24.000
Sperse e indennità supplementari:	
Indennità giornaliera personale impiegato	15.000
Indennità supplementare per servizi notturno lit/ora	3.000
Straordinario diurno (oltre 6 ore)	19.000
Straodrinario notturno (oltre le 6 ore)	24.700
Pasto completo (oltre le 8 ore)	30.000
Carburante per veicoli (per Km)	200
Olio per viaggio di 250 Km	8.000
Spese di notifica per scorta	5.800

COSTO DI 1 VIAGGIO A CARICO DEL MINISTERO DELL'INTERNO	
Costi per gli operatori di polizia	989.280
Spese di cancelleria	24.000
Totale costi a carico del ministero dell'Interno	***1.013.280***

COSTO DI 1 VIAGGIO A CARICO DELLE IMPRESE PER SCORTE DI POLIZIA	
Costi per indennità giornaliere personale impiegato	60.000
Costi supplementari totali per ore lavorate di notte	3.600
Costi per straordinari	36.252
Costi per pasti	60.000
Costi per carburanti	50.000
Costi per olio	8.000
Costi per spese notifica	11.600
Totale costi a carico delle imprese	***229.452***
N. Km medio per viaggio	250
Costo medio per KM	918

COSTI SCORTA TECNICA	
Costo tutto incluso per 1 viaggio medio di 250 Km	500.000
N. Km medio per viaggio	250
Costo medio per KM	2000

Allegato 5

Regolamento di semplificazione dei procedimenti inerenti la nautica da diporto (legge n. 50/1999, all. 1, n.4)

OGGETTO:	***Semplificazione dei procedimenti inerenti la nautica da diporto***

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

SCHEDA PRELIMINARE (*)

Novembre 2001

(*) La presente *scheda* fa riferimento al documento "Guida alla sperimentazione dell'analisi di impatto della regolamentazione (AIR)", Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dicembre 2000.

A) ESIGENZE SOCIALI, ECONOMICHE E GIURIDICHE PROSPETTATE DALLE AMMINISTRAZIONI E DAI DESTINATARI AI FINI DI UN INTERVENTO NORMATIVO

A.1. RAGIONI DI OPPORTUNITÀ DELL'INTERVENTO
Ci sono evidenti ***margini di semplificazione*** per quanto concerne le procedure di iscrizione, registrazione e trasferimento di proprietà o di registro relative alle imbarcazioni da diporto, soprattutto in termini di riduzione degli adempimenti necessari e di numero di uffici/amministrazioni a cui l'utente deve rivolgersi. I ***costi*** attualmente sostenuti dai ***diportisti***, ***utenti*** del servizio, sono legati ai ***tempi*** della procedura di registrazione, iscrizione e trascrizione. Altri oneri (si vedano le Tavole riportate in allegato) riguardano i) l'imposta di registro (proporzionale alla stazza e alla lunghezza delle unità da diporto), ii) i diritti e le tasse relativi a iscrizione e trascrizione, nonché iii) i costi notarili per autenticare il contratto di compravendita. La semplificazione delle procedure è stata richiesta più volte dagli stessi diportisti che, attraverso contatti telefonici e/o informatici con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, hanno manifestato soprattutto l'esigenza di ridurre i tempi di attesa intercorrenti tra l'acquisto dell'unità da diporto ed il primo effettivo utilizzo.

A.2. RISCHI CHE L'INTERVENTO MIRA A EVITARE O RIDURRE
===

A.3. CONSULTAZIONE
Vedi piano consultazione(in Allegato)

B) OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI; IMMEDIATI, DI MEDIO E LUNGO PERIODO DEL PROVVEDIMENTO

B.1. OBIETTIVO GENERALE	INDICATORE QUANTITATIVO
Miglioramento del rapporto tra cittadini/utenti di servizi pubblici e PA, con aumento del livello di fiducia degli utenti	"***Livello di fiducia***" rilevato presso i diportisti, destinatari finali dell'intervento, *misurato nella sua variazione prima e dopo la modifica normativa*. L'attività di consultazione è utile anche a individuare e misurare tale indicatore.

B.2. OBIETTIVO SPECIFICO	INDICATORE QUANTITATIVO
Snellimento delle procedure riguardanti la nautica da diporto. In particolare l'intervento si propone di ridurre in modo significativo i tempi e i costi associati intervenendo sulle fasi della procedura	Riduzione di costi e adempimenti, nel tempo, da t_0 a t_n, di attuazione della norma: ➢ Δ^- procedure burocratiche a carico degli importatori, rivenditori e acquirenti di unità da diporto ➢ Δ^- numero di uffici coinvolti. ➢ Δ^- tempi di attesa per i diportisti.

C) AMBITO DELL'INTERVENTO

C.1. CONFINI OGGETTIVI	
ATTIVITÀ INTERESSATE DALL'INTERVENTO	Registrazione, iscrizione e trascrizione unità da diporto
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	Territorio nazionale/interregionale/regionale. L'attività diportistica risulta particolarmente concentrata in alcune Regioni (v. Tavola regioni in allegato).
SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA COINVOLTI	Impatto economico **diretto**: Industria delle unità da diporto. Impatto economico **indiretto**: agenzie che forniscono servizi di iscrizione, registrazione e trascrizione; agenzie di noleggio, porti, cantieri, industria del turismo

C.2. CONFINI SOGGETTIVI	
DESTINATARI DIRETTI	Importatori, rivenditori e acquirenti di unità da diporto
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE DIRETTE	Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Dipartimento della Navigazione Marittima e Interna) e Ministero dell'Economia – Dip.to politiche fiscali (Agenzia delle entrate e Guardia di Finanza)
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE INDIRETTE	Ministero Difesa (Marina Militare) e Ministero dell'Interno, Ministero della Giustizia
SOGGETTI COINVOLTI	Agenzie che forniscono servizi di iscrizione, registrazione e trascrizione; agenzie di noleggio; notai; individui e famiglie che possano risentire degli effetti che la modifica normativa comporta in merito all'ordine pubblico.
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI DIRETTAMENTE INTERESSATE	Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Dipartimento della Navigazione Marittima e Interna) e Ministero dell'Economia – Dip.to politiche fiscali (Agenzia delle entrate e Guardia di Finanza)
AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI INDIRETTAMENTE INTERESSATE	Ministero della Giustizia

D) OPZIONI

ELABORAZIONE DELLE OPZIONI

D.1. OPZIONE *ZERO*

CARATTERISTICHE

- Attualmente, chi intende ***acquistare una unità da diporto*** deve seguire la procedura indicata dai diagrammi di flusso allegati (vedi Diagrammi in Allegato). Questa prevede tre passaggi fondamentali: i) redazione dell'atto pubblico o della scrittura privata autenticata presso un notaio; ii) registrazione presso il Ministero delle Finanze dell'atto; iii) iscrizione al R.I.D. (Registro Imbarcazioni da Diporto) presso la Capitaneria di Porto con ***conseguente*** rilascio della licenza. I relativi tempi imposti agli utenti risultano essere: da 15 a 30 gg. Di attesa per la procedura di iscrizione presso le Capitanerie di Porto; circa 15 gg. per la procedura di registrazione presso il Min. Finanze.

- In caso di ***trasferimento di proprietà***, l'ultima fase è sostituita dalla presentazione dell'istanza di trasferimento della proprietà corredata dalla nota di trascrizione. Se l'imbarcazione è già iscritta in un registro estero, per ottenere l'iscrizione è necessario richiedere il certificato di cancellazione.

- L'eventuale procedura di ***trasferimento ad altro RID*** si cumula a quella di trasferimento di proprietà.

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Esistono evidenti margini di semplificazione della procedura, soprattutto in termini di ***riduzione*** degli adempimenti necessari e di numero di uffici/amministrazioni a cui l'utente deve rivolgersi.

D.2.1 OPZIONE "REGISTRO UNICO"

CARATTERISTICHE

Trasferimento della gestione del sistema della registrazione (in capo all'ufficio del Registro del Ministero delle Finanze) **alle Capitanerie e creazione di un RID unico.** Quest'opzione mira ad unificare la procedura di registrazione con quella di iscrizione: le Capitanerie di Porto diventerebbero l'unico *front office* per i diportisti, essendo preposte sia alla registrazione nel RID che al controllo dei documenti comprovanti l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro. L'utente, quindi, avrebbe la possibilità di presentare tutta la documentazione necessaria presso un unico ufficio, con notevoli risparmi di tempo.

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

L'opzione potrebbe implicare un notevole ***impatto organizzativo*** (si veda sezione Presupposti). Essa, infatti, presuppone un collegamento telematico tra le Capitanerie di Porto e l'Ufficio delle entrate per la comunicazione dei dati relativi all'imposta di registro. Occorre valutare, quindi, l'adeguatezza della rete informatica delle Capitanerie.

D.2.2 OPZIONE "TARGA PERSONALIZZATA"

CARATTERISTICHE

Si introduce una **targa personalizzata** che comunque assicura il collegamento tra imbarcazione e proprietario. Le unità da diporto, proprio come previsto dall'attuale normativa per i ciclomotori, non sarebbero più beni mobili registrati, per cui verrebbero meno l'iscrizione e la registrazione; in ogni caso, sarebbe istituito un registro in cui riportare i dati degli intestatari delle targhe. La targa sarebbe identificativa del proprietario e non dell'imbarcazione, per cui, in caso di trasferimento di proprietà, questa sarebbe rimossa dall'unità venduta ed abbinata alla nuova eventuale imbarcazione acquistata.

Questa opzione potrebbe, tra l'altro, essere estesa anche ai natanti per i quali, ad oggi, non è previsto alcuno strumento identificativo.

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Per quanto concerne questa opzione, il Ministero della Giustizia, evidenzia problemi relativi alla "minore certezza degli scambi" a seguito della mancata iscrizione. Tali problemi sono sollevati in astratto, in quanto la stessa amministrazione non riesce a computarne degli oggettivi termini quantitativi.

L'opzione è suscettibile di contribuire alla crescita del mercato della nautica da diporto in Italia, paese che presenta un numero di imbarcazioni che, considerando anche lo sviluppo costiero, è decisamente inferiore a quello di altri paesi europei (in primo luogo Francia e Gran Bretagna). Peraltro, la "banalizzazione" della targa è prevista in modo esplicito dall'ordinamento degli USA.

Questa opzione ha quindi un forte impatto "politico", per cui occorrerebbe valutarne la concreta attuabilità, verificando che goda di un effettivo, necessario consenso: l'eliminazione dell'iscrizione potrebbe avere effetti considerevoli sulla "certezza degli scambi" e "sull'ordine pubblico", non essendo più possibile identificare in modo inequivocabile l'attuale proprietario dell'imbarcazione.

D.2.3 "OPZIONE BENE MOBILE NON REGISTRATO"

CARATTERISTICHE

Eliminazione dell'iscrizione nel RID

Le unità da diporto sarebbero iscritte nel RID ai soli fini dell'identificazione, diventando dei beni mobili. Per ottenere il numero identificativo, gli interessati dovrebbero solo presentare, oltre alle già previste documentazioni in tema di sicurezza (dichiarazione di conformità e di potenza del motore), copia della fattura di vendita. Le Capitanerie annoterebbero sul registro i dati del richiedente. Gli interessati avrebbero la facoltà, ma non più l'obbligo, di chiedere la pubblicità degli atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà (o di altri diritti reali) presentando apposita domanda di trascrizione. Di conseguenza, anche la registrazione sarebbe solo eventuale.

COMMENTI E POSSIBILITÀ DI ATTUAZIONE

Valgono le stesse considerazioni fatte per l'opzione "targa personalizzata", sia in tema di fattibilità politica, sia in merito ai probabili effetti che l'intervento produrrebbe sull'industria nautica.

D.3. VALUTAZIONE DELLA/E OPZIONE/I RILEVANTI
A seguito delle precedenti valutazioni, tutte le opzioni precedentemente descritte sarebbero economicamente rilevanti ai fini dell'AIR. Altresì, con gli strumenti giuridici compatibili con l'ordinamento, le Opzione 2 e 3 non sono attuabili, per cui occorre confrontarsi sin da ora con la sola Opzione 1 che è l'unica concretamente fattibile, alternativa alla situazione vigente (opzione 0) e che suscettibile di migliorare concretamente la situazione dei destinatari finali dell'intervento.

D.4. ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI – OPZIONE ZERO	
COSTI DI CONFORMITÀ	Acquirenti di imbarcazioni da diporto ***Tempi*** per la procedura relativa alla produzione della documentazione relativa a: i) atto notarile; ii) modelli 69 e F23 delle Finanze; iii) istanza di iscrizione ed, eventualmente, di trasferimento di proprietà, di trasferimento ad altro RID e di cancellazione; iv) nota di trascrizione. ***Costi*** legati a i) imposta di registro (determinata in base alla stazza e alla lunghezza dell'imbarcazione); ii) marche da bollo; iii) diritti da pagare per ogni tipo di istanza (circa Lit. 4000 ognuno); iv) Versamento alla tesoreria provinciale dello Stato (Lit. 120.000) in caso di iscrizione e trasferimento di proprietà. **Dip.to Navigazione Marittima e Interna** (Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) ***Costi*** legati all'organizzazione e gestione del set di risorse umane da dedicare alle procedure di registrazione, trasferimento di proprietà e di RID. **Dip.to politiche fiscali** (Ministero dell'economia) ***Costi*** legati all'organizzazione e gestione del set di risorse umane dedicato alle attività di registrazione dei negozi giuridici relativi alle imbarcazioni da diporto
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	**Dip.to politiche fiscali** (Ministero dell'Economia) Disponibilità di dati certi per l'utilizzo del redditometro quale strumento di accertamento della capacità contributiva. Maggiore facilità di controlli e riscontri da parte della Guardia di Finanza.
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	**Agenzie** (servizi di iscrizione, registrazione e trascrizione) I loro ricavi sono pari ai costi dei diportisti (e pertanto si calcolano solo quelli, per evitare doppie contabilizzazioni) **Notai** *Idem* come per agenzie

	Individui e famiglie Benefici per la collettività dati dal computo in denaro della "sicurezza delle transazioni" e della "certezza sull'identificazione del proprietario dell'imbarcazione" (legata all'individuazione dei diportisti responsabili di eventi dannosi legati all'uso dei loro natanti)

D.5. ELENCAZIONE DEI COSTI E BENEFICI – OPZIONE 1	
COSTI DI CONFORMITÀ	Capitanerie di Porto (**Dip.to Navigazione Marittima e Interna)** Limitato aumento del carico di lavoro delle Capitanerie a seguito dell'obbligo di controllare la documentazione attestante l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro. Investimenti per l'adeguamento della dotazione informatica e telematica.
BENEFICI PER I DESTINATARI DIRETTI	**Acquirenti di imbarcazioni da diporto** **Riduzione dei tempi** a causa dell'eliminazione dell'obbligo di recarsi presso il Ministero delle Finanze per la registrazione. Pur essendo vero che oggi sono i notai ad occuparsi del pagamento dell'imposta di registro, l'unificazione delle procedure presso un unico ufficio consentirebbe di ridurre i tempi di attesa per l'utilizzo della barca, rispondendo ad una delle principali esigenze dei destinatari diretti (i quali, infatti, hanno lamentato tempi di attesa troppo lunghi soprattutto nei periodo estivi). L'adozione di questa opzione, quindi, migliorerebbe senz'altro l'immagine di efficienza della P.A. nei confronti dei cittadini, aumentando il rapporto di fiducia con gli stessi. **Dip.to politiche fiscali** (Ministero dell'Economia) Riduzione dei carichi di lavoro legati alla registrazione dei negozi relativi alle imbarcazioni da diporto. Basterà occuparsi del ricevimento dei dati inviati dalle Capitanerie di Porto.
BENEFICI PER I DESTINATARI INDIRETTI	**Individui e famiglie** Permangono tutti i benefici che l'attuale regime di iscrizione consente, sia in tema di ordine pubblico, sia in tema di sicurezza delle transazioni, essendo identificabile con certezza l'attuale proprietario dell'imbarcazione. **Agenzie di noleggio imbarcazioni** Incremento degli affari legato alla maggiore vivacità del settore

D.6 QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E DEI BENEFICI PIÙ RILEVANTI PER I SOGGETTI DESTINATARI – OPZIONE ZERO

COSTI ATTESI PER I DESTINATARI DIRETTI	**Acquirenti di imbarcazioni da diporto** ➢ Costi unitari per l'immatricolazione: i) Imposta di registro (v. allegato 3); ii) Compensi notarili (proporzionali al valore dell'imbarcazione) (vedi tavole in allegato); Iscrizione nel RID (Lit. 170.000). ➢ Costi unitari per il trasferimento di proprietà: uguali a quelli per l'immatricolazione. ➢ Costi unitari di trasferimento RID (ca. Lit. 160.000). Da quantificare i tempi di attesa presso ogni amministrazione. **Dip.to Navigazione Marittima e Interna** ***Costi*** legati all'organizzazione e gestione del set di risorse umane (vedi tavole in allegato). **Dip.to politiche fiscali** (Ministero dell'Economia) ***Costi*** legati all'organizzazione e gestione del set di risorse umane (da valutare).
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI DIRETTI	Dip.to politiche fiscali **(Ministero dell'Economia)** Disponibilità di dati certi per l'utilizzo del redditometro quale strumento di accertamento della capacità contributiva. Maggiore facilità di controlli e riscontri da parte della Guardia di Finanza.
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI INDIRETTI	**Individui e famiglie** Benefici per la collettività dati dal computo in denaro della "sicurezza delle transazioni" e della "certezza sull'identificazione del proprietario dell'imbarcazione" (legata all'individuazione dei diportisti responsabili di eventi dannosi legati all'uso dei loro natanti)

D.8 QUANTIFICAZIONE DEI COSTI E DEI BENEFICI PIÙ RILEVANTI PER I SOGGETTI DESTINATARI – OPZIONE 1	
COSTI ATTESI PER I DESTINATARI DIRETTI	**Capitanerie di Porto - Dip.to Navigazione Marittima e Interna** E' prevista una consultazione con il servizio informatico del Ministero dei Trasporti e della Navigazione per quantificare l'impatto economico derivante dall'applicazione dell'opzione.
BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI DIRETTI	**Acquirenti di imbarcazioni da diporto** Si prevede una riduzione dei tempi di attesa per il completamento della procedura di iscrizione e registrazione pari a circa 20 giorni che è il tempo medio che il Ministero delle Finanze impiega oggi per la registrazione **Dip.to politiche fiscali** (Ministero dell'Economia) E' prevista una consultazione con il Ministero per computare il controvalore economico, ancora da valutare, della riduzione dei carichi di lavoro legati alla registrazione dei negozi relativi alle imbarcazioni da diporto.

BENEFICI ATTESI PER I DESTINATARI INDIRETTI	**Agenzie di noleggio imbarcazioni** Incremento degli affari legato alla maggiore vivacità del settore (da quantificare).

E) PRESUPPOSTI ATTINENTI ALLE SFERE ORGANIZZATIVA, FINANZIARIA, ECONOMICA, SOCIALE E CRITICITÀ

E.1. OPZIONI RILEVANTI		
PRESUPPOSTI		**CRITICITÀ**
ORGANIZZATIVI E FINANZIARI	**Opzione 1**: informatizzazione delle Capitanerie; sistema di collegamento con le Finanze.	Ad oggi il processo di informatizzazione delle Capitanerie di Porto è ancora in fase sperimentale, ciò potrebbe implicare tempi considerevole per collegare le Capitanerie tra loro e con gli uffici delle Finanze. Al riguardo, appare essenziale un incontro con il servizio Informatico del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
ECONOMICI E SOCIALI	**Opzione 1**: l'opzione non comporta modifiche al sistema del redditometro.	
COMMENTI	====	

F) STRUMENTO TECNICO-NORMATIVO EVENTUALMENTE PIÙ APPROPRIATO

Le alternative possibili sono da individuare nel novero delle opzioni permesse dal fenomeno della semplificazione: la normativa in oggetto è stata, infatti, inclusa nell'elenco di procedure da semplificare dalla Legge 50/1999. È pertanto necessario utilizzare la fonte regolamentare.

SINTESI DELLA SCHEDA PRELIMINARE

– Semplificazione dei procedimenti inerenti la nautica da diporto –

(L. 8 marzo 1999, n. 50, all. 1, n. 4)

1. ESIGENZE ED OBIETTIVI	**Esigenze e ambito di intervento** Gli attuali procedimenti in materia di nautica da diporto risultano essere particolarmente onerosi per gli utenti, che sopportano costi economici notevoli, derivanti dai tempi procedurali di registrazione, iscrizione e trascrizione delle unità nautiche. Altri oneri riguardano l'imposta di registro (proporzionale alla stazza e alla lunghezza delle unità), i diritti e le tasse di iscrizione e trascrizione, i costi notarili di autentica del contratto di compravendita. L'ambito di intervento attiene principalmente alle procedure di registrazione, iscrizione e trascrizione delle unità nautiche (iscrizione e cancellazione di unità nautiche nel RID; trasferimento dell'imbarcazione da diporto ad altro RID; trasferimento di proprietà di unità nautiche), nonché alla licenza di navigazione, al certificato d'uso del motore, all'autorizzazione provvisoria alla navigazione, al ruolino di equipaggio. **Obiettivi** Snellimento di tempi e costi delle procedure, oltre che del numero delle strutture cui l'utente deve rivolgersi: ciò permetterà di migliorare il rapporto cittadini – P.A. attraverso un aumento di fiducia degli utenti nei confronti degli uffici pubblici.

2. OPZIONI RILEVANTI	OPZIONE ZERO Chi intende acquistare una unità da diporto deve seguire una complessa procedura, articolata su tre passaggi fondamentali: redazione dell'atto pubblico o della scrittura privata autenticata presso un notaio; registrazione presso il Ministero delle Finanze dell'atto; iscrizione al RID presso la Capitaneria di Porto con conseguente rilascio della licenza. In caso di trasferimento di proprietà, l'ultima fase è sostituita dalla presentazione dell'istanza di trasferimento della proprietà corredata dalla nota di trascrizione. Se l'imbarcazione è già iscritta in un registro estero, per ottenere l'iscrizione è necessario richiedere il certificato di cancellazione. L'eventuale procedura di trasferimento ad altro RID si cumula a quella di trasferimento di proprietà. OPZIONE 1 Trasferire alle Capitanerie anche la gestione del sistema della registrazione (attualmente in capo all'ufficio del Registro del Ministero delle Finanze): l'utente, in pratica, dovrebbe recarsi con l'atto di compravendita presso la Capitaneria, dove effettuerebbe sia l'iscrizione del natante, sia la registrazione, pagando l'imposta di registro (o provando l'avvenuto pagamento alla posta o in banca).

	OPZIONE 2 Introdurre una "targa personalizzata", che assicuri il collegamento tra imbarcazione e proprietario. Le unità da diporto, come previsto dall'attuale normativa per i ciclomotori, non sarebbero più beni mobili registrati, per cui verrebbero meno l'iscrizione e la registrazione; sarebbe in ogni caso istituito un registro in cui riportare i dati degli intestatari delle targhe. La targa sarebbe identificativa del proprietario e non dell'imbarcazione, per cui, in caso di trasferimento di proprietà, questa va rimossa dall'unità venduta ed abbinata alla nuova eventuale imbarcazione acquistata. Questa opzione potrebbe, tra l'altro, essere estesa anche ai natanti per i quali, ad oggi, non è previsto alcuno strumento identificativo. Problema: notevole sarebbe l'impatto organizzativo. Altre criticità deriverebbero da una minore certezza degli scambi a seguito della mancata iscrizione. **OPZIONE 3** "Liberalizzare" il mercato della nautica da diporto; le barche sono trattate come beni di consumo normali. Non sarà, pertanto, necessaria nessuna registrazione né iscrizione. La logica a monte dell'opzione è volta a privilegiare l'esigenza di lanciare il mercato della nautica da diporto in Italia. Problema: questa opzione ha un forte impatto "politico", per cui occorrerebbe valutarne la concreta attuabilità verificando l'esistenza del necessario consenso tra i *policy makers*.

3. VALUTAZIONE DELLE DIVERSE OPZIONI	***OPZIONE ZERO*** Esistono margini di semplificazione della procedura, soprattutto in termini di riduzione degli adempimenti necessari e di numero di uffici/amministrazioni a cui l'utente deve rivolgersi. Costi di conformità: attengono sia ai tempi procedurali che alla produzione della documentazione. Altri costi: imposta di registro (in base a stazza e lunghezza dell'imbarcazione); ; ad essi vanno aggiunti gli esborsi di denaro per imposte e diritti. Benefici per i destinatari diretti: sicurezza delle transazioni e certezza sull'identificazione del proprietario dell'imbarcazione. Benefici per i destinatari indiretti: benefici collettivi derivanti dalla certezza nell'individuazione di eventuali responsabili di eventi dannosi; disponibilità, da parte dell'amministrazione finanziaria, di dati certi per l'utilizzo del redditometro quale strumento di accertamento della capacità contributiva. **OPZIONE 1 (TRASFERIMENTO DI COMPETENZE ALLE CAPITANERIE)** Notevole impatto organizzativo. Costi di conformità: Diminuzione tempi e costi dei destinatari diretti così come individuati per l'opzione zero. Benefici per i destinatari diretti: Riduzione dei tempi a causa dell'eliminazione dell'obbligo di recarsi presso il Ministero delle Finanze. Va notato, tuttavia, che oggi in concreto sono i notai ad occuparsi del pagamento dell'imposta di registro. Presupposti organizzativi e finanziari: Informatizzazione delle Capitanerie; sistema di collegamento con le Finanze.

	Criticità: Ad oggi il processo di informatizzazione delle Capitanerie di Porto è ancora in fase sperimentale, ciò potrebbe implicare tempi considerevole per collegare le Capitanerie tra loro e con gli uffici delle Finanze. Presupposti economici e sociali: nessuna modifica al redditometro. **OPZIONE 2 (eliminazione registrazione del Ministero Finanze)** Costi di conformità: per i nuovi proprietari, il pagamento di diritti per il rilascio della targa da parte delle Capitanerie di Porto; per il Ministero delle Finanze, riduzione delle entrate derivanti dal versamento dell'imposta di registro. Costi per i destinatari diretti: è ipotizzabile che i diritti da pagare per l'istanza di iscrizione ed il rilascio della targa non si discostino in modo rilevante da quelli attualmente imposti dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione (da controllare nel file ACB). Costi per i destinatari indiretti: minore sicurezza delle transazioni. Eventuali problemi di ordine pubblico. Benefici per i destinatari diretti: con l'eliminazione delle procedure di iscrizione e registrazione, i destinatari diretti non dovranno sostenere più i costi previsti per l'opzione zero. Oltre al risparmio finanziario in termini di minori diritti, imposte e compensi notarili da pagare, occorre considerare i vantaggi derivanti dal tempo risparmiato. Presupposti organizzativi e finanziari: nessuna modifica all'attività degli uffici delle capitanerie di porto. Presupposti economici e sociali: minori introiti per l'Erario. Le imbarcazioni non possono più essere utilizzate nel redditometro; occorre verificare gli effetti di questa modifica e le eventuali alternative (studi di settore?). Criticità: idoneità dello strumento tecnico-normativo: è dubbio che quest'opzione si possa attuare con un regolamento di semplificazione (manca l'autorizzazione a modificare norme finanziarie). Impatto sulla "sicurezza delle coste": occorre parlarne col Ministero dell'Interno. **OPZIONE 3 (LIBERALIZZAZIONE)** Questa opzione ha un forte impatto "politico", per cui occorrerebbe valutarne la concreta attuabilità verificando che goda del necessario consenso. Costi di conformità: relativi alla presentazione dell'istanza di iscrizione qualora si preveda un'iscrizione facoltativa a soli fini identificativi. Benefici per i destinatari diretti: eliminazione dell'imposta di registro e dei tempi e dei costi legati alle procedure di iscrizione e trascrizione nel RID. Presupposti economici e sociali: minori introiti per l'Erario. Le imbarcazioni non possono più essere utilizzate nel redditometro; occorre verificare gli effetti di questa modifica e le eventuali alternative (studi di settore?). Criticità: idoneità dello strumento tecnico-normativo: è dubbio che quest'opzione si possa attuare con un regolamento di semplificazione (manca l'autorizzazione a modificare norme finanziarie). Impatto sulla "sicurezza delle coste": occorre parlarne col Ministero dell'Interno.

4.INDICAZIONE DELLO STRUMENTO NORMATIVO PRESCELTO	Le alternative possibili sono da individuare nel novero delle opzioni permesse dal fenomeno della semplificazione: la normativa in oggetto è stata, infatti, inclusa nell'elenco di procedure da semplificare dalla Legge 50/1999. È pertanto necessario utilizzare la fonte regolamentare.

ALLEGATO 1

PIANO DI CONSULTAZIONE

SEMPLIFICAZIONE DEI PROCEDIMENTI INERENTI LA NAUTICA DA DIPORTO

Piano di Consultazione

(Individuazione dei soggetti interessati e delle tecniche di consultazione)

1. Obiettivi della consultazione all'interno dell'air

La consultazione è un momento importante ai fini della stesura della scheda AIR: attraverso il coinvolgimento degli attori interessati, consente l'acquisizione di dati e conoscenze specifiche finalizzati a pareggiare le asimmetrie informative di coloro che devono valutare le diverse opzioni d'intervento e, alla fine, effettuare o meno la scelta di regolazione.

I risultati dell'attività di consultazione consentono pertanto all'Amministrazione di:

- rilevare e valutare le **esigenze** sociali, economiche e giuridiche che motivano l'intervento;
- individuare i **presupposti economici e sociali** delle opzioni rilevanti;
- descrivere qualitativamente e, se possibile, quantitativamente le categorie di **costi e benefici** diretti ed indiretti dell'intervento.

2. il diporto nautico in italia

L'analisi della situazione della nautica da diporto in Italia e delle relative attività industriali connesse mostra come il settore sia in uno stato di **costante trasformazione**. I dati mostrano una crescita importante per quanto concerne le grandezze economiche nonché variazioni sensibili per quanto riguarda le caratteristiche sociali dei consumatori (si vedano le Tavole di calcolo relative al settore).

Tali caratteristiche settoriali, accentuatesi negli ultimi anni, hanno comportato che il legislatore si sia misurato spesso con il tema della nautica con una produzione normativa importante: da ciò scaturisce un enorme fabbisogno – degli operatori ma soprattutto dei

semplici diportisti – in termini di informazioni e direttive specifiche per il settore. Un indicatore di tale fenomeno è costituito dalla notevole entità di richieste che pervengono – tramite telefonate o *e-mail* - alla divisione competente del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché agli uffici periferici (Capitanerie di porto e Direzioni provinciali della motorizzazione civile). Analoghe richieste sono pubblicate nelle riviste e nei siti *web* di settore.

Tale domanda di "*chiarezza ed efficienza normativa*" contribuisce a individuare e selezionare la normativa afferente il settore della nautica da diporto come particolarmente adatta per esercitare una valutazione in termini di analisi di impatto della regolazione.

3. lo "*stato dell'arte*" delle consultazioni nel settore della nautica da diporto

L'esperienza della consultazione dei soggetti interessati, da parte dell'amministrazione competente, non è un fenomeno nuovo nel settore della nautica da diporto.

Oltre alle audizioni dirette delle varie associazioni di categoria, la competente divisione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti [8] ha avuto recentemente occasione di avvalersi, per comunicare con l'utenza, della rete ***Internet***.

Questa è stata utilizzata essenzialmente con il servizio di posta elettronica. Attraverso una comunicazione con la casella postale del ministero, i diportisti (ed, in generale, gli operatori del settore) hanno avuto occasione di manifestare all'amministrazione esigenze e dubbi sulla normativa di riferimento. La rete *Internet* consente, inoltre, all'amministrazione di avvalersi del patrimonio informativo pubblicato nei **vari siti specializzati** che utilizzano già strumenti di discussione e consultazione interni.

A scopo meramente esemplificativo si citano i seguenti:

- http://www.nautica.it - Dispone di un forum definito quale approdo virtuale a disposizione di tutti gli utenti registrati per scambiarsi impressioni ed esperienze sulla nautica da diporto.

- http://www.bolina.it - Ha una rubrica ove "si scrivono e si leggono brevi corrispondenze d'uso rapido" e una *mailing list* (*VeLista*), concepita per essere soprattutto una sorta di "banchina virtuale", uno spazio aperto alla partecipazione di tutti ed un luogo di scambio di informazioni e di opinioni.

- http://www.navigare.net - Pubblica un'interessante rassegna di sondaggi su vari argomenti nonché un *forum* con temi proposti dai lettori.

---

[8] Il riferimento ministeriale per il settore è la D.ssa Vanda REBUFFAT, dirigente dell'unità "Nautica da diporto" NAVIG 3 (navig3@trasportinavigazione.it) del Dipartimento della Navigazione Marittima e Interna del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

- http://www.velanet.it/newsgroup - presenta una *newsgroup* molto nutrita di interventi su svariati argomenti.

Questo patrimonio informativo, interessante in quanto completa il quadro dei quesiti e delle osservazioni che pervengono al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, non è tuttavia sistematizzato né sufficientemente inquadrato secondo indici campionari specifici ovvero sulla base di analisi per materie omogenee.

4. La semplificazione dei procedimenti inerenti alla nautica da diporto

4.1. I soggetti da consultare

Al fine di evitare un'informazione generica e priva di fondamento scientifico, è apparsa essenziale la preliminare individuazione di **classi di soggetti interessati** cui rivolgere l'indagine, secondo strumenti adeguati alle informazioni che si volevano ottenere e agli interlocutori individuati.

In tal senso, si possono individuare almeno **quattro categorie distinte di soggetti**:

- OPERATORI PUBBLICI, cioè i funzionari degli uffici che, a livello centrale o periferico, operano sulla materia (Capitanerie di porto, Direzioni provinciali della motorizzazione civile, amministrazioni locali che si occupano della realizzazione di approdi turistici, ecc.).

- ENTI ESPONENZIALI DI CATEGORIA (e altre associazioni che rappresentano il settore). Tra questi, i principali sono:

  1. **ADINA** – associazione diportisti,
  2. **ASSONAUTICA** – associazione diportisti,
  3. **AINUD** – associazione italiana noleggio unità da diporto,
  4. **AMADI** – associazione dei lavoratori marittimi del diporto,
  5. **ASPRONAVI** – associazione dei progettisti nautica da diporto,
  6. **Federazione Italiana Vela** – associazione riconosciuta,
  7. **Lega Navale** – associazione riconosciuta avente la finalità di sviluppo della cultura marinara e del diporto,
  8. **UCINA** - associazione delle imprese operanti nel settore della nautica da diporto; aderisce a Confindustria,
  9. **UNASCA** – associazione autoscuole.

Con queste associazioni l'Amministrazione ha già instaurato un rapporto dialettico stabile, coinvolgendole, in via consultiva, nel processo di adozione dei provvedimenti regolativi. Esse sono quindi da considerare tutte come "potenziali attori" nel processo di

consultazione: effettivamente hanno poi partecipato all'attività AIR portando un importante contributo informativo. Peraltro, atteso che lo specifico ambito operativo dell'intervento è, essenzialmente, incentrato sui procedimenti amministrativi connessi al sistema di iscrizione al R.I.D. (Registro Imbarcazioni da Diporto), occorre ribadire come, per le unità da diporto, il principale interlocutore dell'amministrazione nelle consultazioni deve essere sempre il "diportista".

- **RIVISTE E SITI INTERNET** (cfr. *supra*, par. 2)

  La raccolta di informazioni presso questi soggetti specificamente competenti nel settore funziona da completamento e gruppo di controllo dell'informazione acquisita attraverso le consultazioni con le associazioni di categoria.

- **DIPORTISTI, IMPRESE, ARTIGIANI E OPERATORI VARI**

  Le associazioni di categoria individuate erano già ampiamente rappresentative delle istanze dei soggetti di riferimento. Ciò vale in particolar modo per i diportisti. Si è prevista anche l'eventualità della consultazione degli operatori del settore a livello "diffuso", da prendere in considerazione dall'Amministrazione solo laddove le informazioni ottenute dalle associazioni di settore e dalle riviste e siti *web* specializzati risultino incomplete o appaiano meritevoli di riscontro sotto profili specificamente individuati.

4.2. L'oggetto delle consultazioni

Le informazioni che si intendono raccogliere attraverso le consultazioni sono di diverso livello e tipologia. Come già accennato, il processo di consultazione mira ad ottenere tre categorie di dati.

a) **ESIGENZE** degli operatori del settore

In quest'ambito, la consultazione mira specificamente a focalizzare i "bisogni" inerenti allo **specifico ambito operativo** dell'intervento normativo, ossia quello delle **procedure amministrative** in materia di nautica da diporto, con particolare riferimento a registrazione, iscrizione, trascrizione delle unità nautiche nel R.I.D. Il confronto sulle "esigenze" con i soggetti prescelti tende, pertanto, a ottenere soprattutto informazioni sulla **"percezione", da parte degli operatori del settore, del sistema di adempimenti amministrativi correlato al R.I.D.** In particolare, si richiedono informazioni sui principali "ostacoli amministrativi" (tempi, costi, chiarezza delle procedure) registrati dai diportisti nel settore specificato.

b) **PRESUPPOSTI** economico – sociali delle opzioni rilevanti

Questo secondo obiettivo delle consultazioni mira ad ottenere un insieme di dati sulla "fattibilità" delle opzioni di intervento regolativo **già individuate** dall'amministrazione come rilevanti. Le informazioni richieste si incentrano, pertanto, sulle ipotizzabili implicazioni positive e negative delle possibili opzioni d'intervento, sia al fine di focalizzare meglio eventuali ostacoli alla loro realizzazione, sia al fine di verificare, in

ordine alle singole ipotesi di riforma, la sussistenza di una "*favorevole disposizione ad agire*" degli operatori interessati.

Le opzioni regolative su cui si richiede questo tipo di informazione devono essere, peraltro, sufficientemente individuate, senza lasciare spazio ad eventuali "proposte": l'obiettivo di questo profilo del processo di consultazione *non deve essere, infatti, quello di una "negoziazione" con i portatori di interesse sulle ipotesi di intervento.*

c) **COSTI E BENEFICI** dell'attuale situazione normativa o "opzione zero".

I soggetti consultati contribuiscono a definire il quadro circa i costi e i benefici derivanti dal sistema amministrativo in vigore (la cosiddetta "opzione 0"). L'amministrazione deve a tal proposito, sollecitare informazioni **chiare** (soprattutto quanto alla tipologia dei costi individuati) **e possibilmente di carattere quantitativo.**

4.3. Le tecniche di consultazione

L'individuazione delle tecniche di consultazione dev'essere effettuata in base alla specificità dei soggetti destinatari, oltreché al tipo di informazioni che si vogliono ottenere. In base a questa premessa, si ritiene che:

1) La prima categoria di soggetti individuati (**OPERATORI PUBBLICI**) potrà agevolmente assumere un ruolo di interlocutore non all'interno di un autonomo processo di consultazione, ma attraverso l'**audizione diretta** di alcuni suoi esponenti nell'ambito delle riunioni istruttorie del procedimento normativo.

2) La seconda categoria di soggetti da consultare (**ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA**), richiederebbe invece la costituzione di uno specifico ***focus group***, cioè uno o più gruppi di discussione su aree d'interesse definite, in un ambiente libero e paritario, sotto la conduzione di un moderatore che si mantenga imparziale nella discussione.

   La duttilità di questo strumento consente di calibrare meglio l'ampiezza e la qualità delle informazioni che si vogliono ottenere (più "aperte" quanto alle esigenze e ai presupposti economico-sociali, più puntuali e quantitative quanto ai costi amministrativi).

   Tale iniziativa potrebbe essere affiancata dalla predisposizione di un **questionario semi-standardizzato,** nel quale la compresenza di domande chiuse e domande libere ha il vantaggio di rendere più flessibile l'offerta informativa, fornendo possibili indicazioni su argomenti non previsti ed, eventualmente, di fornire una guida di percorso che conduca a tutti gli argomenti previsti all'interno del documento.

   Il questionario dovrebbe essere distribuito, eventualmente anche via *Internet*, agli stessi soggetti invitati al *focus group* **prima** di quest'ultima sede di confronto, in modo da orientare gli interlocutori sugli specifici oggetti delle richieste d'informazione – opportunamente individuati e suddivisi all'interno del questionario -, e di fornire

all'amministrazione un primo quadro orientativo di dati e valutazioni, sulla cui base il successivo *focus group* potrà essere ancor meglio calibrato.

3) Quanto alla terza categoria (RIVISTE E SITI INTERNET), la forma di consultazione più opportuna e "fattibile" è quella della **posta elettronica**. Questionari analoghi a quelli forniti alle associazioni di settore – eventualmente semplificati per una loro più agevole fruibilità – potranno essere inviati a questi interlocutori, sollecitando risposte entro un termine predefinito.

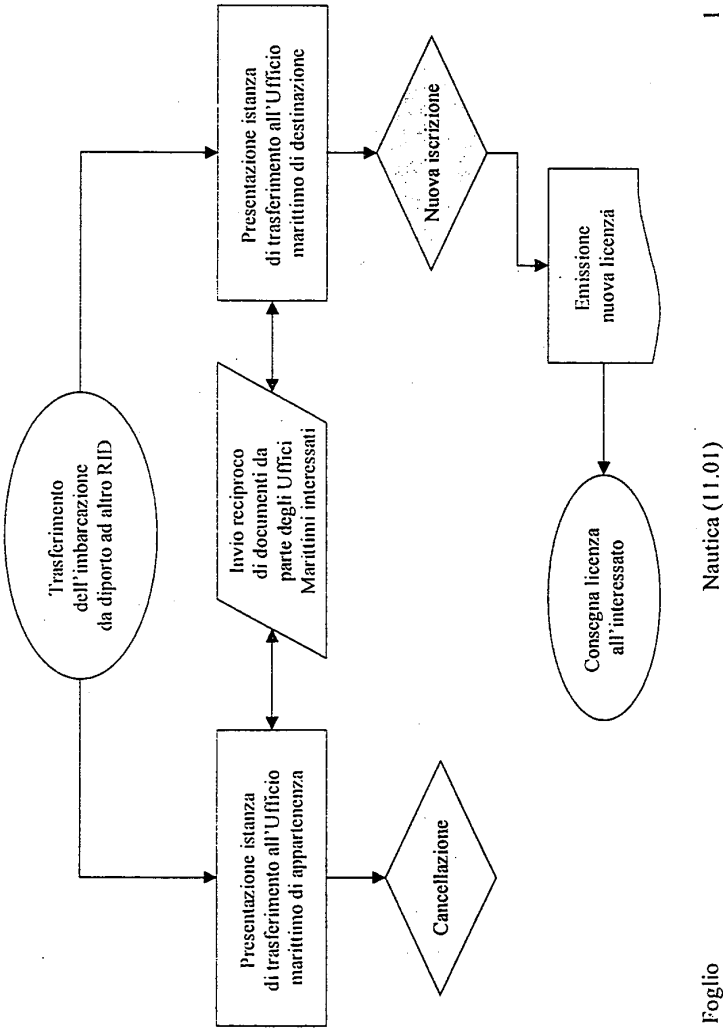
4) Una volta riscontratane l'opportunità, la consultazione degli operatori a livello "diffuso" sarà effettuata attraverso **interviste telefoniche e/o dirette**, oppure tramite **posta elettronica**. Anche in questo caso, l'utilizzo della rete *internet* azzererebbe pressoché i costi, ridurrebbe notevolmente i tempi e consentirebbe il coinvolgimento di un numero elevato di soggetti.

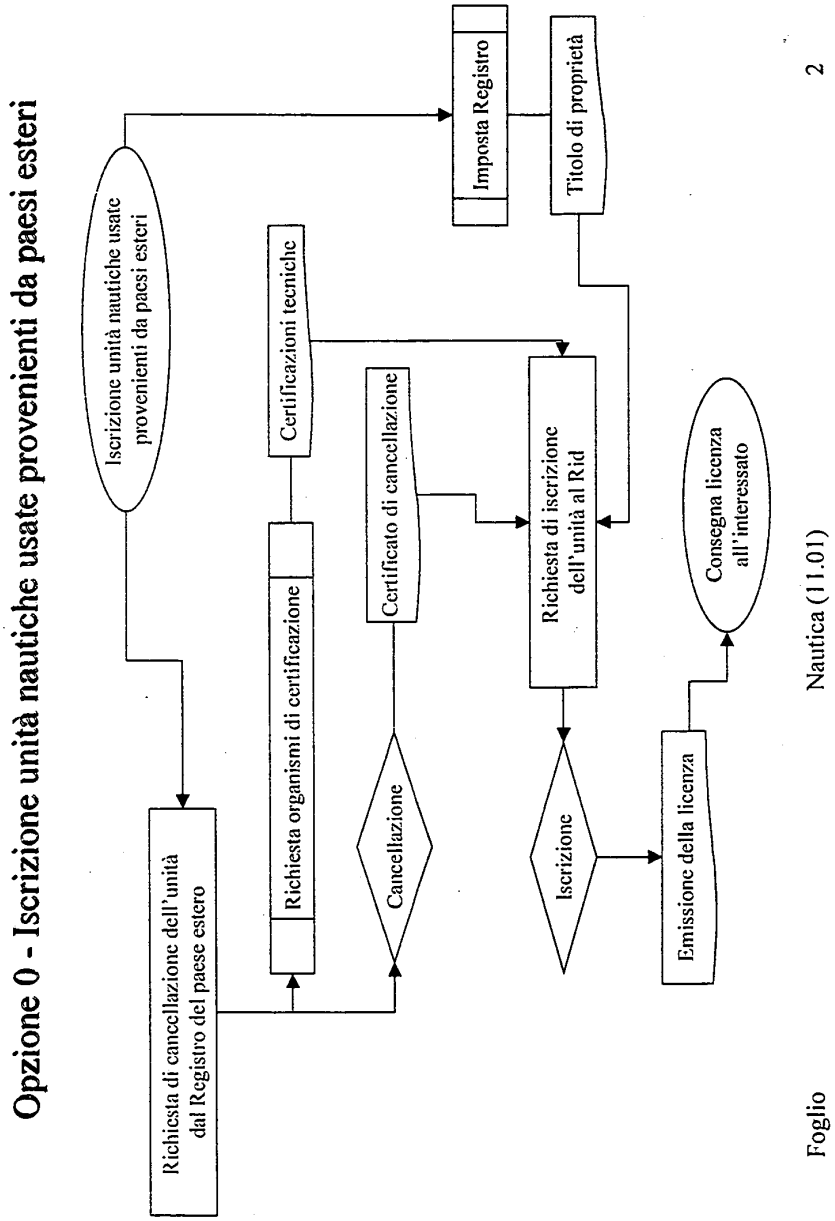
ALLEGATO 2

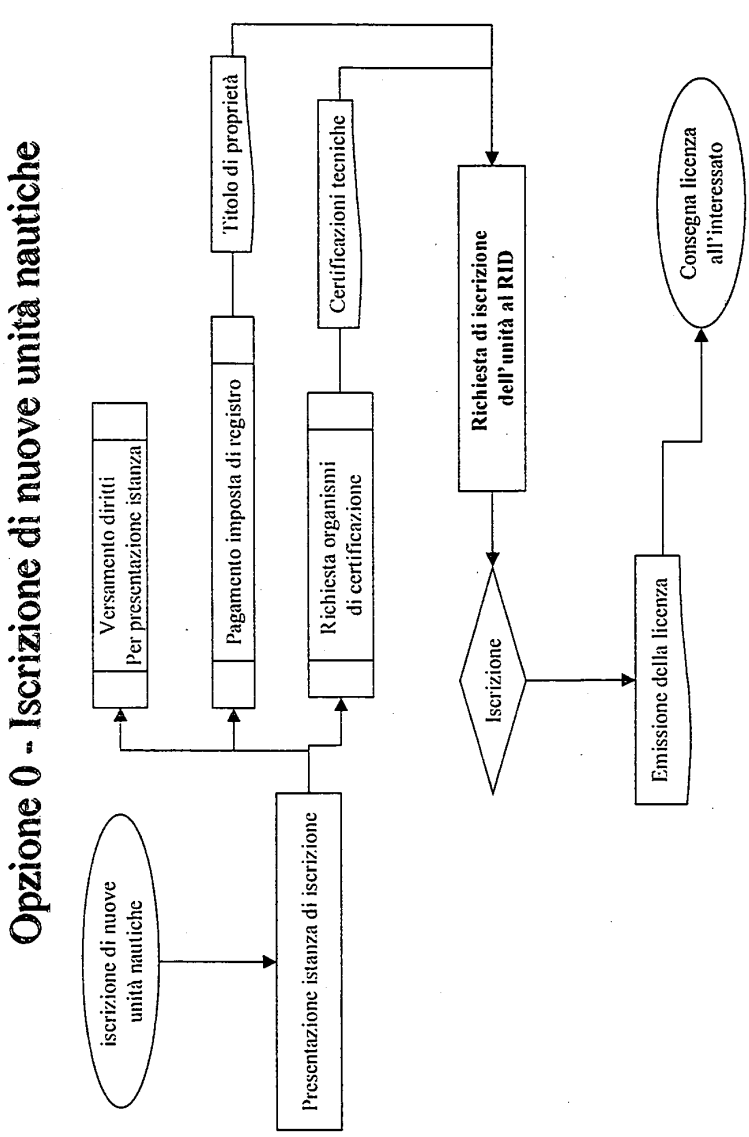
DIAGRAMMI DI FLUSSO DELLE ATTUALI PROCEDURE

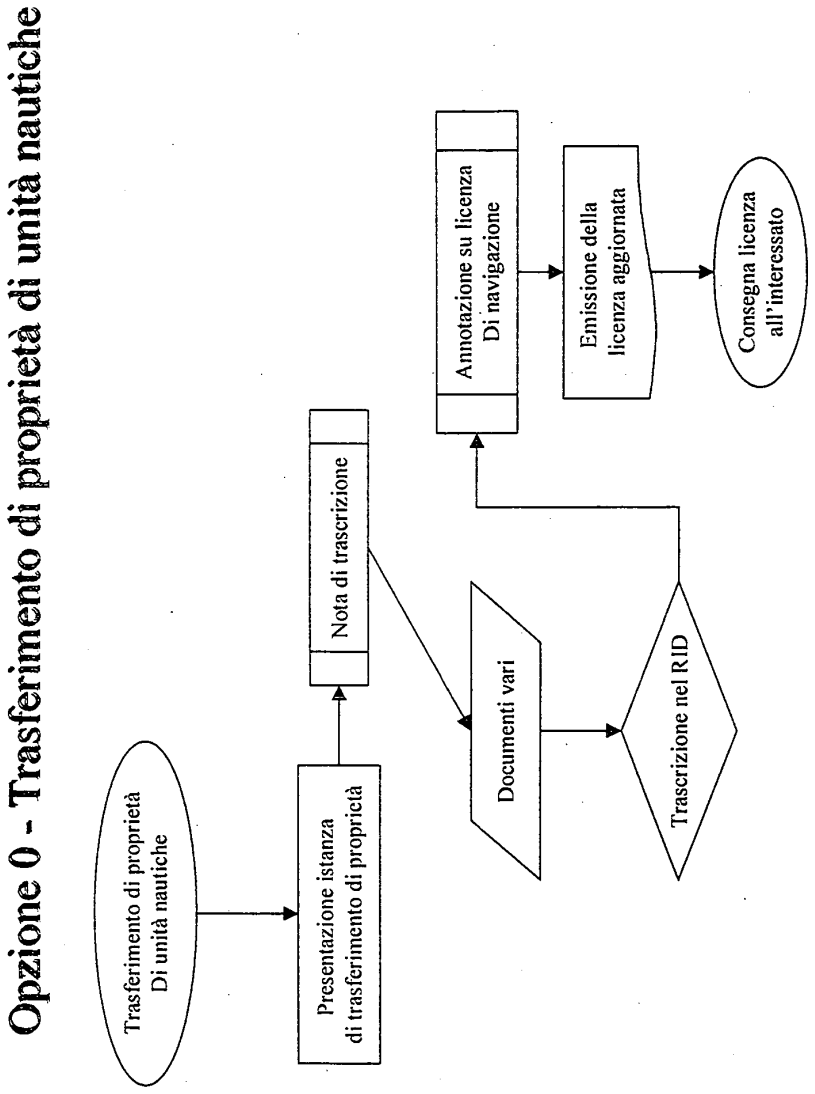
Opzione 0 - Trasferimento dell'imbarcazione da diporto ad altro RID

(*Registro imbarcazioni diporto*)




Opzione 0 - Iscrizione unità nautiche usate provenienti da paesi esteri
Iscrizione unità nautiche usate provenienti da paesi esteri
Imposta Registro
Titolo di proprietà
Certificazioni tecniche
Richiesta di cancellazione dell'unità dal Registro del paese estero
Richiesta organismi di certificazione
Certificato di cancellazione
Richiesta di iscrizione dell'unità al Rid
Consegna licenza all'interessato
Cancellazione
Iscrizione
Emissione della licenza
Foglio
Nautica (11.01)
2


Opzione 0 - Iscrizione di nuove unità nautiche
iscrizione di nuove unità nautiche
Presentazione istanza di iscrizione
Versamento diritti
Per presentazione istanza
Pagamento imposta di registro
Titolo di proprietà
Richiesta organismi di certificazione
Certificazioni tecniche
Richiesta di iscrizione dell'unità al RID
Iscrizione
Emissione della licenza
Consegna licenza all'interessato
Foglio
Nautica (11.01)
3


Opzione 0 - Trasferimento di proprietà di unità nautiche
Trasferimento di proprietà
Di unità nautiche
Presentazione istanza
di trasferimento di proprietà
Nota di trascrizione
Documenti vari
Trascrizione nel RID
Annotazione su licenza
Di navigazione
Emissione della
licenza aggiornata
Consegna licenza
all'interessato

ALLEGATO 3

IMPOSTA DI REGISTRO PER LE UNITÀ DA DIPORTO E COMPENSI NOTARILI

Imposta di registro sulle imbarcazioni da diporto

Decreto Ministeriale del 29/04/1999 - Emanato da Min. Finanze
Pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 115 del 19/05/1999

NAVI E IMBARCAZIONI DA DIPORTO

2.1 Imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore a 3 t e fino a 50 t con propulsione a vela.

- oltre 600 e fino a 900 cm	L.5.945 a c m
- oltre 900 e fino a 1.200 cm	L.5.350.500 più L.9.512 per ogni cm eccedente i 900
- oltre 1.200 e fino a 1.500 cm	L.8.204.100 più L.14.268 per ogni cm eccedente i 1.200
- oltre 1.500 e fino a 1.800 cm	L.12.484.500 più L.14.268 per ogni cm eccedente i 1.500
- oltre 1.800 cm	L.16.764.900 più L.16.646 per ogni cm eccedente i 1.800 e £L.11.890.000 per ogni unita' di personale stagionale.

2.2 Imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore a 50 t, con propulsione a motore di potenza superiore a 25 HP effettivi

- fino a 900 cm	L.4.756.000 piu' L. 33.292 per ogni cm eccedente i 600 piu' L.23.780 per ogni HP effettivo che superi una potenza (espressa in HP effettivi) a cinque volte il il quadrato della lunghezza della imbarcazione (espressa utilizzando il metro come unita' di misura)
- oltre 900 e fino a 1.200 cm	L.14.743.600 piu' L.16.052 per ogni cm eccedente i 900 piu'L.23.780 per ogni HP effettivo che superi una potenza (espressa in HP effettivi) a

	cinque volte il quadrato della lunghezza della imbarcazione (espressa utilizzando il metro come unita' di misura)
- oltre 1.200 e fino a 1.400 cm	L.19.559.050 piu' L.47.560 per ogni cm eccedente i 1.200 piu' L.23.780 per ogni HP effettivo che superi una potenza (espressa in HP effettivi) a cinque volte il quadrato della lunghezza della imbarcazione (espressa utilizzando il metro come unita' di misura)
- oltre 1.400 cm	L.29.071.050 piu' L.47.560 per ogni cm eccedente i 1.400 piu' L.23.780 per ogni HP effettivo che superi una potenza (espressa in HP effettivi) a cinque volte il quadrato della lunghezza della imbarcazione (espressa utilizzando il metro come unita' di misura) e L.11.890.000 per ogni unita' di personale stagionale.
2.3 Navi di stazza sup. a 50 t	L.107.010.000 piu' L.1.426.800 4 per ogni t eccedente le 50, piu' L.11.890.000 per ogni unita' di personale stagionale.

2.4 Navi e imbarcazioni da diporto con propulsione a vela o a motore in locazione per periodi non superiori, complessivamente, a tre mesi all'anno: l'importo e' costituito dall'ammontare del canone pattuito. I coefficienti sono i medesimi di quelli stabiliti ai punti precedenti.

- Gli ammontari risultanti dall'applicazione dei coefficienti agli importi indicati per le navi e imbarcazioni da diporto con propulsione a vela o a motore sono ridotti del 5% per anno, fino ad un massimo del 40%, a decorrere dal terzo anno successivo a quello di prima immatricolazione. Le spese presunte per l'equipaggio si intendono riferite al personale effettivamente imbarcato.

Fonte: Ministero delle Finanze.

COMPENSI NOTARILI

Prezzo fino a Lire	Onorario	Onorario di 2° originale	Registrazione e accesso	Art. 26 T.N.	Scritturato due originali e Mod. 69	Iscrizione a Repertorio	Totale imponibile
3.000.000	40.000	10.000	25.000	11.250	5.000	500	91.750
5.000.000	45.000	10.000	31.000	12.900	5.000	500	104.400
8.000.000	50.000	10.000	31.000	13.650	5.000	500	110.150
11.000.000	60.000	10.000	31.000	15.150	5.000	500	121.650
15.000.000	80.000	10.000	39.000	19.350	5.000	500	153.850
25.000.000	85.000	10.000	39.000	20.100	5.000	500	159.600
40.000.000	105.000	10.000	43.000	23.700	5.000	500	187.200
60.000.000	120.000	10.000	43.000	25.950	5.000	500	204.450
80.000.000	140.000	10.000	43.000	28.950	5.000	500	227.450
100.000.000	155.000	10.000	43.000	31.200	5.000	500	244.700
150.000.000	175.000	10.000	43.000	34.200	5.000	500	267.700
200.000.000	190.000	10.000	43.000	36.450	5.000	500	284.950
250.000.000	210.000	10.000	43.000	37.200	5.000	500	290.700
300.000.000	225.000	10.000	47.000	42.300	5.000	500	329.800
400.000.000	245.000	10.000	47.000	45.300	5.000	500	352.800
500.000.000	260.000	10.000	47.000	47.550	5.000	500	370.050
750.000.000	295.000	10.000	47.000	52.800	5.000	500	410.300
1.000.000.000	330.000	10.000	47.000	58.050	5.000	500	450.550
1.250.000.000	385.000	10.000	51.000	66.900	5.000	500	518.400
1.500.000.000	400.000	10.000	51.000	69.150	5.000	500	535.650
1.750.000.000	415.000	10.000	51.000	71.400	5.000	500	552.900
2.000.000.000	435.000	10.000	51.000	74.400	5.000	500	575.900
2.500.000.000	450.000	10.000	51.000	76.650	5.000	500	593.150
3.000.000.000	470.000	10.000	51.000	79.650	5.000	500	616.150
3.500.000.000	485.000	10.000	51.000	81.900	5.000	500	633.400
4.000.000.000	505.000	10.000	51.000	84.900	5.000	500	656.400
4.500.000.000	520.000	10.000	51.000	87.150	5.000	500	673.650
5.000.000.000	540.000	10.000	51.000	90.150	5.000	500	696.650
oltre	555.000	10.000	51.000	92.400	5.000	500	713.900

ALLEGATO 4

DATI PRELIMINARI SULLA NAUTICA DA DIPORTO

POSTI BARCA

Regione	Anni		Variazione	
	1997	1998	Assoluta	%
Liguria	15.696	16.999	1.303	8,3%
Toscana	10.971	15.058	4.087	37,3%
Lazio	6.658	7.047	389	5,8%
Campania	9.778	11.259	1.481	15,1%
Calabria	2.268	1.874	- 394	-17,4%
Puglia	7.845	7.892	47	0,6%
Molise	40	120	80	200,0%
Abruzzo	1.539	1.491	- 48	-3,1%
Marche	4.751	3.795	- 956	-20,1%
Emilia-Romagna	3.641	5.431	1.790	49,2%
Veneto	4.291	3.562	- 729	-17,0%
Friuli-Venezia Giulia	8.828	10.396	1.568	17,8%
Sardegna	9.611	11.320	1.709	17,8%
Sicilia	8.615	8.322	- 293	-3,4%
TOTALE	**94.532**	**104.566**	**10.034**	**10,6%**

Fonte: Elaborazioni HD AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione

INDUSTRIA DELLA NAUTICA (dati aggregati nazionali)

		1996	1997	1998	1999
Fatturato (mld)	Interno	- ===	201 ===	234 16,4%	272 16,2%
	Export	- ===	718 ===	882 22,8%	1.029 16,7%
	Import	- ===	221 ===	212 -4,1%	237 11,8%
	Totale	-	**1.140**	**1.328 16,5%**	**1.538 15,8%**
Valore Produzione nazionale (mld) con incremento %			**919** ===	**1.116** 21,4%	**1.300** 16,5%
Occupati nel settore		**3.298** ===	**3.627** 10,0%	**15.805** 335,8%	
Fatturato (mn)	**Unità da diporto**		201.645 ===	234.899 16,5%	271.846 15,7%
	Accessori		379.150 ===	453.130 19,5%	494.895 9,2%
	Motori		45.324 ===	35.040 -22,7%	30.390 -13,3%
	Totale		626.119 ===	723.069 15,5%	797.131 10,2%

Fonte: Elaborazioni Min. Trasporti e Navigazione - Help Desk AIR su dati UCINA - Min. Trasporti e Navigazione

INDUSTRIA DELLA NAUTICA (dati regionali)

REGIONI	Unità da diporto (Produz. ed Import)		Accessori		Motori		Totale (Unità da diporto+Accessori+Motori)	
	Aziende	Addetti	Aziende	Addetti	Aziende	Addetti	Aziende	Addetti
Lombardia	29.5%	22.8%	29.9%	35.7%	40.0%	50.9%	30.3%	36.6%
Liguria	13.6%	7.4%	20.9%	19.3%	23.3%	1.8%	18.3%	10.9%
Toscana	10.8%	8.6%	10.8%	6.1%	3.3%	0.2%	10.3%	5.0%
Lazio	2.8%	2.6%	3.7%	1.8%	10.0%	19.1%	3.8%	7.0%
Campania	10.8%	12.1%	4.9%	2.1%	0	0	6.7%	4.2%
Calabria	1.1%	1.2%	0	0	0	0	0.4%	0.3%
Puglia	0.6%	0.1%	0.4%	0.1%	6.7%	0.4%	0.8%	0.2%
Molise	0	0	0	0	0	0	0	0
Abruzzo	0.6%	0.5%	0.4%	0.2%	0	0	0.4%	0.2%
Marche	3.4%	1.3%	1.9%	4.3%	0	0	2.2%	2.2%
Emilia-Romagna	11.9%	22.9%	9.3%	13.3%	6.7%	24.6%	10.1%	19.1%
Veneto	5.1%	2.7%	3.7%	1.3%	6.7%	0.5%	4.4%	1.4%
Friuli V.G.	1.7%	1.4%	2.6%	8.8%	0	0	2.1%	4.2%
Sardegna	2.8%	2.3%	0	0	0	0	10.0%	0.6%
Sicilia	2.3%	0.9%	1.5%	0.5%	0	0	1.7%	0.4%
Piemonte	1.7%	10.2%	9.0%	6.2%	3.3%	2.5%	5.9%	6.2%
Trentino Alto Adige	0.6%	2.8%	0	0	0	0	0.2%	0.7%
Basilicata	0.6%	0.1%	0	0	0	0	0.2%	0.03%
Umbria	0	0	1.1%	0.3%	0	0	0.6%	0.1%

Totale aziende	**177**	**268**	**25**	**470**

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione

AGENZIE – PREZZI DI RIFERIMENTO PER LE OPERAZIONI

Nome	Luogo	Servizio richiesto	Prezzo	Tempi
Master Agenzia Nautica	La Spezia	Immatricolazione	1.600.000	15 gg.
Agenzia Bonifato	Alcamo (TP)	Immatricolazione	800.000	20 gg.
Nauticapiù	Torino	Cancellazione RID	200.000	1 mese
Agenzia Del Porto	Punta Ala (GR)	v. allegato		
Agenzia Buozzi	Roma	Trasferimento proprietà	fino a 53 kw L. 600.000 da 54 a 100 L. 7.000 per kw + L. 300.000 da 101 a 200 L. 7.000 + L. 400.000	*ND*
Agenzia Solomare	Udine	Trasferimento proprietà	500.000	2 mesi
Agenzia Record	Genova	Trasferimento proprietà	391.400	2 mesi
Agenzia Pietrangeli	Grado	Trasferimento proprietà	300.000	1 sett.
Agenzia Principe	Napoli	Trasferimento proprietà	150.000	1 sett.

N.B. Le consultazioni sono state telefoniche; in alcuni casi le informazioni sono state ricavate dai listini pubblicati su Internet.

OGGETTO:	***Semplificazione dei procedimenti inerenti la nautica da diporto***

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

SCHEDA FINALE (*)

Novembre 2001

(*) La presente *scheda* fa riferimento al documento "Guida alla sperimentazione dell'analisi di impatto della regolamentazione (AIR)", Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dicembre 2000.

A. CONFINI OGGETTIVI

ATTIVITÀ INTERESSATE DALL'INTERVENTO	Registrazione, iscrizione e trascrizione di unità da diporto (Cfr. scheda preliminare AIR "*Semplificazione dei procedimenti inerenti la nautica da diporto* - OPZIONE 1 **Trasferimento della gestione del sistema della registrazione** (in capo all'ufficio del Registro del Ministero delle Finanze) **alle Capitanerie e creazione di un RID unico**. Quest'opzione mira ad unificare la procedura di registrazione con quella di iscrizione: le Capitanerie di Porto diventerebbero l'unico front office per i diportisti, essendo preposte sia alla registrazione nel RID che al controllo dei documenti comprovanti l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro
AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	Territorio nazionale. L'attività diportistica risulta particolarmente concentrata in alcune Regioni (v. Tavola regioni in Allegato alla Scheda preliminare).
SETTORI DI ATTIVITÀ ECONOMICA COINVOLTI	Il settore della nautica da diporto, con quanto c'è di collegato in termini di produttori di beni (costruttori di barche e parti di ricambio) e servizi (agenzie che forniscono servizi di iscrizione, registrazione e trascrizione; agenzie di noleggio, porti, cantieri, industria del turismo).
DESTINATARI DIRETTI	**Settore nautica da diporto** (Tavola in Air nautica Allegati3e4 – dati [11.01] – Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione) ➢ N. unità da diporto (1999): 69.166 di cui 43.765 soggette a registrazione. ➢ Occupati nel settore (1998): 15.805. ➢ Valore Produzione nazionale del settore imbarcazioni (1999) con incremento %: Lit. 1300 mld (+ 16,5% su anno precedente). ➢ N. Posti barca (1999) con incremento %: 104.566 (+ 10,6% su 1998).
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE DIRETTE	Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Dipartimento della Navigazione Marittima e Interna) e Ministero dell'Economia – Dip.to politiche fiscali (Agenzia delle entrate e Guardia di Finanza). Il personale PA direttamente impiegato nell'opzione ***vigente*** è pari a 127 impiegati e 25 dirigenti negli uffici preposti alla gestione del sistema nel suo stato attuale (Capitanerie di Porto e Uffici circondariali) (Tavola costi unitari 2). La stima è "di massima", computata sul 90% degli uffici. *(anno 2001, fonte:* Dip.to Navigazione Marittima e Interna*)*
AMMINISTRAZIONI DESTINATARIE INDIRETTE	Ministero Difesa (Marina Militare) e Ministero dell'Interno, Ministero della Giustizia

AMMINISTRAZIONI ATTUATRICI DIRETTAMENTE INTERESSATE	Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Dipartimento della Navigazione Marittima e Interna) e Ministero dell'Economia – Dip.to politiche fiscali (Agenzia delle entrate e Guardia di Finanza)

B) OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI

B1. OBIETTIVI

Snellimento delle procedure riguardanti la nautica da diporto. In particolare l'intervento si propone di **ridurre in modo significativo i tempi e i costi associati intervenendo sulle fasi della procedura**.

B2. INDICATORI

Riduzione di costi e adempimenti, nel tempo (da t_0 a t_n) di attuazione della nuova norma.

B3. SITUAZIONE ATTUALE

Attualmente, chi intende ***acquistare una unità da diporto*** deve seguire la procedura indicata dai diagrammi di flusso allegati (vedi Diagrammi in Allegato scheda preliminare). Questa prevede tre passaggi fondamentali:

i) redazione dell'atto pubblico o della scrittura privata autenticata presso un notaio;
ii) registrazione presso il Ministero delle Finanze dell'atto;
iii) iscrizione al R.I.D. (Registro Imbarcazioni da Diporto) presso la Capitaneria di Porto con ***conseguente*** rilascio della licenza.

I relativi tempi imposti agli utenti risultano essere: da 15 a 30 gg. Di attesa per la procedura di iscrizione presso le Capitanerie di Porto; circa 15 gg. per la procedura di registrazione presso il Min. Finanze.

In caso di ***trasferimento di proprietà***, l'ultima fase è sostituita dalla presentazione dell'istanza di trasferimento della proprietà corredata dalla nota di trascrizione. Se l'imbarcazione è già iscritta in un registro estero, per ottenere l'iscrizione è necessario richiedere il certificato di cancellazione. L'eventuale procedura di ***trasferimento ad altro RID*** si cumula a quella di trasferimento di proprietà.

B4. RISULTATI ATTESI

Esistono margini di semplificazione della procedura attuale, soprattutto in termini di ***riduzione*** degli adempimenti necessari e di numero di uffici/amministrazioni a cui l'utente deve rivolgersi. In particolare, le riduzioni di tempi per l'opzione 1 sono quantificabili in termini di:

i) **20 giorni**. Questa è la riduzione in termini di minori tempi di attesa per i diportisti per il completamento della procedura di iscrizione e registrazione ed è il tempo medio che il Ministero delle Finanze impiega oggi per la registrazione.
ii) procedure burocratiche a carico degli importatori, rivenditori e acquirenti di unità da diporto
iii) numero di uffici coinvolti.

C) ILLUSTRAZIONE DELLA METODOLOGIA DI ANALISI ADOTTATA

L'analisi economica sviluppata per l'opzione "Registro unico" è stata effettuata a partire dall'elaborazione della situazione pertinente la cosiddetta "opzione zero". Da tale punto di vista risultano stimati unicamente i costi di conformità relativi al sistema vigente.

Nel corso della consultazione e dell'elaborazione dell'analisi di base alcuni dei rappresentanti di talune delle amministrazioni coinvolte (in particolare, il Ministero della Giustizia) hanno sollevato la questione di come il sistema vigente dovesse considerare tra i "benefici per la collettività" (individui e famiglie), taluni argomenti quali il valore economico della "sicurezza delle transazioni" nonché la "certezza sull'identificazione del proprietario dell'imbarcazione" (legata all'individuazione dei diportisti responsabili di eventi dannosi legati all'uso dei loro natanti). Gli stessi funzionari non sono stati in grado di computare in termini oggettivi tali valori e li hanno comunque definiti come "incommensurabili". Gli analisti dell'HD hanno quindi provato a stimare e computare in denaro tali argomenti, utilizzando come *proxies* del valore di tali argomenti numeri elaborati a partire da dati forniti da agenzie e compagnie di assicurazione, e legati al tema del furto dei natanti. Nello specifico, appare impossibile una stima del valore economico degli argomenti succitati attraverso l'utilizzo di tali *proxies*, in quanto i dati appaiono scarsi, poco significativi e comunque poco significativi di un eventuale "valore per la collettività" in ragione dei problemi di *selezione e avversa* e *azzardo morale* legati ai prezzi così come si formano sui mercati assicurativi (normalmente caratterizzati da situazioni non concorrenziali e quindi da prezzi non significativi della scarsità delle risorse). Altresì, in termini generali e nell'esercizio AIR per casi analoghi, laddove entri in gioco il computo del valore economico di tali argomenti, appare necessario che l'analista riceva dal legislatore un input specifico non equivoco che dica se è come tali argomenti vadano computati.

In ragione di quanto sopra l'opzione 0 risulta essere portatrice di una situazione che prevede solo costi e l'opzione "registro unico" risolve una parte di tali costi in benefici. Con questa opzione permangono comunque tutti i benefici che l'attuale regime di iscrizione consente, sia

in tema di ordine pubblico, sia in tema di sicurezza delle transazioni, essendo identificabile con certezza l'attuale proprietario dell'imbarcazione.

Vale ricordare come l'opzione "registro unico 1 potrebbe implicare un ***impatto organizzativo*** di qualche sorta (si veda sezione Presupposti della Scheda preliminare). Essa, infatti, presuppone:

- un (limitato) aumento del carico di lavoro delle ***Capitanerie*** a seguito dell'obbligo di controllare la documentazione attestante l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro. Tale aumento del carico di lavoro appare comunque marginale e non richiede una stima analitica *ad hoc*.

- un collegamento telematico tra le Capitanerie di Porto e l'Ufficio delle entrate per la comunicazione dei dati relativi all'imposta di registro. Occorre perlomeno ricordare che ci sono potenziali costi di avvio, legati all'adeguatezza della rete informatica e telematicva delle Capitanerie di Porto (oggi ancora in fase sperimentale): su tali (potenziali) costi di investimento, al momento, non sono disponibili dati certi.

Altresì occorre ricordare come l'opzione 0 sia correlata a un beneficio, la cui stima è risultata comunque impossibile per la PA e che è legata alla disponibilità di "dati certi" che derivano dal Registro e che servono alle Finanze per l'utilizzo del redditometro quale strumento di accertamento della capacità contributiva. L'opzione "Registro unico" non comporta modifiche al sistema del "redditometro" è quindi l'impatto economico e sociale legato a tale aspetto è da considerarsi nullo.

Per quantificare l'impatto dell'opzione "Registro unico" si è proceduto a individuare i destinatari diretti indicati nella scheda preliminare e nella sezione a) della presente scheda: in particolare ci si è riferiti al flusso incrementale del numero di nuovi natanti, stimati a partire dalla situazione del parco natanti degli anni precedenti e agli incrementi possibili coerenti con l'incremento registrato nel passato per tale stock.

Inizialmente si era pensato di riferire l'analisi su un arco temporale di 8 anni, corrispondente all'intervallo di tempo medio occorrente per un passaggio di proprietà da un diportista a un altro. Dal momento che tale ipotesi coimplica anche l'utilizzo di un adeguato tasso di sconto da applicare al relativo flusso di cassa (e tale tasso di sconto "sociale" non è comunque disponibile per gli analisti) si è allora passati a un'ipotesi nella quale si fa riferimento temporale a un anno solare.

La scelta di riferirsi a un anno solare è comunque possibile perché per i destinatari non sussistono costi di avvio per l'attuazione della norma, né particolari investimenti da effettuare

per la PA. I calcoli delle valutazioni monetarie fanno riferimento ai prezzi dell'anno 2000 e sono riportati nelle tavole di cui all'Allegato AIR nautica - calcoli (11.01).

L'analisi effettuata evidenzia un ***beneficio netto per la collettività per l'anno a regime pari a circa 3 MLD di lire***. Tale beneficio netto dell'opzione "Registro unico" risulta dai minori costi per i diportisti in termini di costo del tempo risparmiato. L'unificazione delle procedure presso un unico ufficio consente di ridurre i tempi di attesa per l'utilizzo della barca, rispondendo a uno dei bisogni principali dei destinatari diretti (i quali, infatti, hanno lamentato tempi di attesa troppo lunghi soprattutto nei periodo estivi).

Tra i ***benefici intangibili*** dell'opzione "Registro unico"c'è da menzionare l'immagine di maggiore efficienza della P.A. nei confronti dei cittadini con il conseguente aumento del rapporto di fiducia con gli stessi.

Per quanto concerne i ***benefici intangibili***, legati al rafforzamento delle imprese del comparto, l'opzione "registro unico" appare suscettibile di avere un impatto economico positivo (comunque non calcolato) sugli affari delle "Agenzie di noleggio imbarcazioni" in termini di incremento del fatturato per la maggiore vivacità del settore.

D) IMPATTO DIRETTO E INDIRETTO SULL'ORGANIZZAZIONE E SULL'ATTIVITÀ DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI; CONDIZIONI DI OPERATIVITÀ

D1. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI

L'Amministrazione direttamente interessata è il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Dipartimento della Navigazione Marittima e Interna). Al momento, il personale PA direttamente impiegato è pari a 127 impiegati e 25 dirigenti negli uffici preposti alla gestione del sistema nel suo stato attuale (Capitanerie di Porto e Uffici circondariali) (Tavola costi unitari 2).

L'attuazione dell'Opzione "Registro unico" non comporta particolari criticità di tipo *organizzativo* per lo stesso Ministero. L'effetto economico netto è stimabile pari a zero e quindi non c'è incrementale da considerare sull'opzione 1.

E) IMPATTO SUI DESTINATARI DIRETTI

E1. STIMA DEGLI EFFETTI

I calcoli dettagliati per costi e benefici quantificabili sia per l'opzione zero (solo costi) che per l'opzione "Registro unico" (solo benefici) sono indicati nelle tavole Unità nautica (costi) del file Air Nautica – calcoli (11.01) nella relativa cartella Excel.

Le ipotesi sottostanti i calcoli sono le seguenti:

1. Numero nuove imbarcazioni (1999): 1600 (si escludono i natanti).

2. *Trend* futuro di crescita delle nuove imbarcazioni iscritte: +8% all'anno.

3. Trend futuro trasferimenti proprietà: 1% all'anno.

4. Trasferimenti di RID: 150 (costanti).

5. Composizione per fasce (esclusi natanti e navi): 30%; 18%; 10%.

6. *Mark-up* agenzie: a) per immatricolazione Lit. 1.000.000=
   b) per trasferimento Lit. 300.000=

   Si ipotizza che questi *mark-up* rappresentino la "*disponibilità a pagare*" dei diportisti per l'adempimento delle formalità burocratiche.

7. I costi del personale si ipotizzano costanti nel tempo.

UNITA' DA DIPORTO PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER REGIONI

Anno 1999*	Fino a 7,50 m		Da 7,51 a 10 m		da 10,01 a 12 m		da 12,01 a 18 m		da 18,01 a 24 m		Oltre 24 m (navi)		Totale	
Liguria	5.074	*-6%*	5.461	*0%*	4.184	*1%*	2.905	*2%*	335	*-4%*	39	*-3%*	17.998	*-1%*
Toscana	2.996	*-4%*	2.555	*1%*	1.410	*3%*	1.010	*3%*	186	*1%*	34	*26%*	8.191	*0%*
Lazio	2.873	*-11%*	2.060	*-9%*	1.419	*-3%*	1.019	*-1%*	102	*-2%*	13	*-7%*	7.486	*-8%*
Campania	3.476	*-5%*	3.524	*-2%*	1.344	*2%*	676	*1%*	35	*0%*	4	*0%*	9.059	*-2%*
Calabria	791	*14%*	235	*10%*	78	*13%*	35	*21%*	5	*67%*	1	*0%*	1.145	*13%*
Puglia	1.719	*-4%*	604	*14%*	299	*2%*	107	*5%*	8	*-11%*	-	-	2.737	*1%*
Molise	15	*-35%*	6	*0%*	3	*-25%*	4	*0%*	-	-	-	-	28	*-24%*
Abruzzo	297	*-11%*	137	*-14%*	104	*1%*	52	*-5%*	8	*-11%*	-	-	598	*-10%*
Marche	663	*-2%*	546	*-1%*	618	*1%*	418	*3%*	14	*0%*	-	*-100%*	2.259	*0%*
Emilia Romagna	986	*-12%*	1.088	*-5%*	1.399	*13%*	623	*16%*	31	*19%*	-	-	4.127	*1%*
Veneto	1.260	*-6%*	1.503	*1%*	876	*2%*	501	*2%*	23	*15%*	4	*0%*	4.167	*-1%*
Friuli	903	*-11%*	1.079	*-4%*	855	*1%*	406	*4%*	21	*11%*	-	-	3.264	*-4%*
Sardegna	1.333	*-9%*	1.173	*1%*	427	*5%*	191	*7%*	21	*5%*	2	*0%*	3.147	*-3%*
Sicilia	3.015	*-6%*	1.266	*1%*	424	*5%*	228	*6%*	25	*4%*	2	*0%*	4.960	*-3%*
Italia	**25.401**	**-6,1%**	**21.237**	**-1,1%**	**13.440**	**2,2%**	**8.175**	**2,9%**	**814**	**-0,1%**	**99**	***4,2***	**69.166**	***-1,9%***

* In corsivo la variazione percentuale rispetto all'anno precedente

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione

UNITA' DA DIPORTO PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER REGIONI

Anno 1998*	Fino a 7,50 m		Da 7,51 a 10 m		da 10,01 a 12 m		da 12,01 a 18 m		da 18,01 a 24 m		Oltre 24 m (navi)		Totale	
Liguria	5.410	*-4%*	5.453	*8%*	4.161	*-14%*	2.858	*16%*	348	*13%*	40	*-9%*	18.270	*0%*
Toscana	3.108	*-8%*	2.531	*2%*	1.373	*3%*	979	*4%*	184	*19%*	27	*13%*	8.202	*-2%*
Lazio	3.229	*-8%*	2.255	*-3%*	1.462	*2%*	1.029	*1%*	104	*-4%*	14	*17%*	8.093	*-4%*
Campania	3.662	*-5%*	3.594	*7%*	1.315	*3%*	670	*6%*	35	*-8%*	4	-	9.280	*1%*
Calabria	695	*-7%*	214	*1%*	69	*-4%*	29	*0%*	3	*0%*	1	-	1.011	*-5%*
Puglia	1.782	*-6%*	529	*-14%*	293	*1%*	102	*-3%*	9	*29%*	-	-	2.715	*-7%*
Molise	23	*0%*	6	*0%*	4	*0%*	4	*0%*	-	-	-	-	37	*0%*
Abruzzo	335	*-5%*	159	*-1%*	103	*0%*	55	*4%*	9	*-10%*	-	-	661	*-3%*
Marche	675	*-37%*	552	*-30%*	613	*-13%*	407	*-3%*	14	*-22%*	1	*-50%*	2.262	*-25%*
Emilia Romagna	1.124	*-5%*	1.150	*2%*	1.243	*4%*	539	*7%*	26	*30%*	-	-	4.082	*1%*
Veneto	1.339	*-7%*	1.490	*1%*	855	*1%*	491	*6%*	20	*0%*	4	*-50%*	4.199	*-1%*
Friuli	1.014	*-15%*	1.119	*-5%*	848	*3%*	389	*2%*	19	*0%*	-	-	3.389	*-6%*
Sardegna	1.462	*-44%*	1.164	*0%*	406	*7%*	178	*16%*	20	*11%*	2	*-33%*	3.232	*-25%*
Sicilia	3.200	*11%*	1.253	*4%*	403	*6%*	216	*3%*	24	*4%*	2	*-33%*	5.098	*9%*
Italia	**27.058**	**-9,1%**	**21.469**	**1,5%**	**13.148**	**-4,1%**	**7.946**	**7,9%**	**815**	**9,4%**	**95**	**-5,9**	**70.531**	**-3,2%**

* In corsivo la variazione percentuale rispetto all'anno precedente

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione

UNITA' DA DIPORTO PER CLASSI DI LUNGHEZZA E PER REGIONI

Anno 1997	Fino a 7,50 m	Da 7,51 a 10 m	Da 10,01 a 12 m	Da 12,01 a 18 m	Da 18,01 a 24 m	Navi	Totale
Liguria	5.611	5.056	4.863	2.458	307	44	18.339
Toscana	3.392	2.492	1.334	938	154	24	8.334
Lazio	3.504	2.314	1.437	1.014	108	12	8.389
Campania	3.857	3.354	1.274	632	38	4	9.159
Calabria	749	211	72	29	3	1	1.065
Puglia	1.888	617	289	105	7	-	2.906
Molise	23	6	4	4	-	-	37
Abruzzo	353	161	103	53	10	-	680
Marche	1.071	792	707	421	18	2	3.011
Emilia Romagna	1.181	1.128	1.197	503	20	-	4.029
Veneto	1.440	1.480	843	464	20	8	4.255
Friuli	1.198	1.180	823	381	19	-	3.601
Sardegna	2.612	1.168	379	154	18	3	4.334
Sicilia	2.873	1.203	380	210	23	3	4.692
Italia	**29.752**	**21.162**	**13.705**	**7.366**	**745**	**101**	**72.831**

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Statistiche sugli atti di registro relativi a imbarcazioni da diporto*

Negozio	1998	1999	var. %	2000	var. %
Compravendita	1.729	5.243	*203,2*	5431	*3,6*
Ipoteca	21	62	*195,2*	59	*-4,8*
Erario (mil)**	3.224.585	9.778.195	*203,2*	10.128.815	*3,6*

* I dati comprendono sia i primi acquisti che i trasferimenti di proprietà

** Indica il gettito generato dai soli atti di compravendita. Non abbiamo i dati aggiornati, ma nel 1996 l'imposta era pari a 1865 mil. I dati in tabella ipotizzano che l'imposta sia invariata.

Fonte: Ministero delle Finanze - Agenzia delle Entrate

	fino a 7,5 m	fino a 10 m	fino a 12 m	fino a 18 m	fino a 24 m
1997	40,9%	29,0%	18,8%	10,1%	1,0%
1998	38,4%	30,43%	18,64%	11,26%	1,15%
1999	36,7%	30,7%	19,4%	11,8%	1,2%

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR

Trasferimenti di proprietà

	Compamare	Circomare	**TOTALI**
Trascrizioni 2000	2.247	1.184	**3.431**
Personale	73	59	**132**

Fonte: Min. Trasporti e Navigazione

Calcolo nuove iscrizioni

Anno	Comprav. Imbarcaz.*	Trascrizioni**	Diff.: **Nuove iscrizioni**
1998	1.729	-	-
1999	5.243	3.419	**1824**
2000	5.431	3.431	**2000**

**Fonte: Min. Finanze*

***Fonte: Min. Trasporti e Navigazione*

Dati riassuntivi

Anni	Unità iscritte	Diff.	Var. %	Cancellazioni	Nuove iscriz.*	Var. %	Unità al netto dei natanti	Var. %
2000	-	-	-		**2000**	9,6		
1999	69.166	- 1.365	-1,9		**1824**	11,83	43.765	0,7
1998	70.531	- 2.300	-3,2	3931	**1631**	13,42	43.473	0,9
1997	72.831	5.386	8,0		**1438**		43.079	-
1996	67.445	- 103	-0,2				-	-
1995	67.548	-	-				-	-

* I dati per il 1999 ed il 2000 sono stati calcolati in base alla tabella precedente

Il dato del 1999 dell'UCINA non è credibile, ed è pari a 1389 (con una flessione del 14,83% rispetto al 1998)

Se invece si ipotizza una crescita del 13% tra il 1998 ed il 1999, le nuove iscrizioni nel 1999 risultano 1840

N.B. E' ipotizzabile che solo una minima parte delle nuove iscrizioni riguardi i natanti (nel 1998 erano il 10% circa). D'altra parte, quasi tutte le cancellazioni riguardano, probabilmente, i natanti (nel 1998 erano il 73%).

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione

ELENCO COSTI UNITARI DEI VARI PROCEDIMENTI

IMMATRICOLAZIONE			TRASFERIMENTO DI PROPRIETA'			TRASFERIMENTO DI RID	
REGISTRAZIONE ALL'UFFICIO DELLE ENTRATE			**REGISTRAZIONE ALL'UFFICIO DELLE ENTRATE**			**TRA MOTORIZZAZIONI**	
Scrittura privata bilaterale	250.000	(se soggetta ad IVA)	Scrittura privata unilaterale	250.000	(se soggetta ad IVA)		
	variabile	in base alla lunghezza (se non soggetta ad IVA)		*variabile*	in base alla lunghezza (se non soggetta ad IVA)	Istanza alla Motor. di partenza	43.000
						Iscrizione alla Motor. di arrivo	43.000
Pagamento imposta di registro		in base a stazza e lungh.	Pagamento imposta di registro		in base a stazza e lungh.	Istanza rilascio licenza	43.000
						Totale	129.000
ISCRIZIONE NEL RID presso Cap. Porto			**ISCRIZIONE NEL RID presso Cap. Porto**			**TRA CAPITANERIE**	
			2 note trascrizione in bollo	40.000			
istanza iscrizione	20.000		diritti vari	10.000		Istanza alla Cap. di partenza	20.000
marca da bollo per licenza	20.000		versamento tesoreria provinc.	121.500		Diritti vari	5.500
diritti vari	9.500					Bollo per nuova licenza	20.000
versamento tesoreria provinc.	121.500		Totale	171.500		Versamento postale	121.500
Totale	171.000					Totale	167.000

ISCRIZIONE NEL RID presso Motorizz. Civile			ISCRIZIONE NEL RID presso Motorizz. Civile				
domanda di iscrizione	43.000		richiesta con versam. Postale	41.500		*N.B. Gli onorari notarili dipendono dal valore di cessione.*	
istanza rilascio licenza	43.000		versamento su c/c	21.500			
Totale	86.000		Totale	63.000			

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione

TOTALE COSTI IN BASE ALLA LUNGHEZZA DELL'UNITA' DA DIPORTO

IMMATRICOLAZIONE			TRASFERIMENTO PROPRIETA'		
Tipo di imbarcazione	CAP. PORTO	MOTORIZZ.	CAP. PORTO	MOTORIZZ.	
Natanti fino a 6 m	105.000	105.000	421.500	313.000	
Natanti oltre 6 m	210.000	210000			
Da 7,51 m a 8 m	1.021.000	936.000	*TRASFERIMENTO DI RID*		
Fino a 12 m	1.321.000	1.236.000	CAP. PORTO	MOTORIZZ.	
Fino a 18 m	1.621.000	1.536.000			
oltre 18 m	1.921.000	1.836.000	167.000	129.000	

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR su dati Ministero dei Trasporti e della Navigazione

COSTI PER IL PERSONALE

	Uffici preposti			Stipendio Lordo	
	Capitanerie di Porto	Uffici Circondariali	Totale	**Mese (unit.)**	**Anno**
Impiegati	71	56	127	2.500.000	4.127.500.000
Quadri e dirigenti	16	9	25	3.000.000	975.000.000
Totale	**87**	**65**	**152**		**5.102.500.000**

Dati medi riferibili al 90% del totale delle risorse umane

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Dipartimento della Navigazione Marittima e Interna)

Unità nautica (costi) – pag 1

Anni	Conformità	Dest. Indiretti	Totali
1	11.960.604.500	-	11.960.604.500
2	12.328.480.965	-	12.328.480.965
3	12.729.990.787	-	12.729.990.787
4	13.168.465.758	-	13.168.465.758
5	13.647.570.535	-	13.647.570.535
6	14.171.335.922	-	14.171.335.922
7	14.744.195.480	-	14.744.195.480
8	15.371.025.805	-	15.371.025.805

Ipotesi:

1. Numero nuove imbarcazioni 1999: 1600 (si escludono i natanti)
2. Trend futuro di crescita delle nuove imbarcazioni iscritte: 8%
3. Trend futuro trasferimenti proprietà: 1%
4. Trasferimenti di RID: 150 (costanti)
5. Composizione per fasce (esclusi natanti e navi): 30%; 18%; 10%.
6. ***Mark-up*** **agenzie - per immatricolazione: 1.200.000**

   - per trasferimento: 300.000

Si ipotizza che questi mark-up rappresentino la disponibilità a pagare dei diportisti per le formalità burocratiche.

7. I costi del personale si ipotizzano costanti nel tempo

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR

Unità nautica (costi) – pag 2

Immatricolazioni

Anno	Totale	Da 10,01 a 12 m	Costi	Da 12,01 a 18 m	Costi	Da 18,01 a 24 m	Costi
1	1.600	480	**634.080.000**	288	**466.848.000**	160	**307.360.000**
2	1.760	528	697.488.000	317	513.532.800	176	338.096.000
3	1.936	581	767.236.800	348	564.886.080	194	371.905.600
4	2.130	639	843.960.480	383	621.374.688	213	409.096.160
5	2.343	703	928.356.528	422	683.512.157	234	450.005.776
6	2.577	773	1.021.192.181	464	751.863.372	258	495.006.354
7	2.834	850	1.123.311.399	510	827.049.710	283	544.506.989
8	3.118	935	1.235.642.539	561	909.754.681	312	598.957.688

Trasferim. Propr.		
Anno	N.	Costi
1	**3.431**	**1.446.166.500**
2	3.465	1.460.628.165
3	3.500	1.475.234.447
4	3.535	1.489.986.791
5	3.570	1.504.886.659
6	3.606	1.519.935.526
7	3.642	1.535.134.881
8	3.678	1.550.486.230

Unità nautica (costi) – pag 3

Trasferim. RID		
Anno	N.	Costi
1	150	**25.050.000**
2	150	25.050.000
3	150	25.050.000
4	150	25.050.000
5	150	25.050.000
6	150	25.050.000
7	150	25.050.000
8	150	25.050.000

Costo del tempo					
Anno	Trasf. Pr.	Costo	Immatr.	Costo	Tot Costi
1	3.431	1.029.300.000	1.600	1.920.000.000	**2.949.300.000**
2	3.465	1.039.593.000	1.760	2.112.000.000	3.151.593.000
3	3.500	1.049.988.930	1.936	2.323.200.000	3.373.188.930
4	3.535	1.060.488.819	2.130	2.555.520.000	3.616.008.819
5	3.570	1.071.093.707	2.343	2.811.072.000	3.882.165.707
6	3.606	1.081.804.645	2.577	3.092.179.200	4.173.983.845
7	3.642	1.092.622.691	2.834	3.401.397.120	4.494.019.811
8	3.678	1.103.548.918	3.118	3.741.536.832	4.845.085.750

Anni	Benefici	Costi	Cash-flow
1 o "a regime"	2.949.300.000	-	2.949.300.000
2	3.151.593.000	-	3.151.593.000
3	3.373.188.930	-	3.373.188.930
4	3.616.008.819	-	3.616.008.819
5	3.882.165.707	-	3.882.165.707
6	4.173.983.845	-	4.173.983.845
7	4.494.019.811	-	4.494.019.811
8	4.845.085.750	-	4.845.085.750

Tasso d'interesse	5%
VAN	24.185.861.877
TIR	#NUM!

Fonte: Elaborazioni Help-Desk AIR

Allegato 6

Documento sulla consultazione / Approfondimento sulla tecnica del focus group

Forme, modalità e contenuti della consultazione
(Doc di lavoro)

Prime note per la discussione

Nella fase preliminare di analisi dell'impatto, la consultazione è finalizzata a rilevare - mediante indagini "sul campo" - le esigenze dei potenziali destinatari dell'intervento.

Forme di consultazione possono anche essere utili ad approfondire le informazioni necessarie per:
precisare l'ambito di intervento;
definire gli obiettivi e i risultati attesi;
meglio qualificare le categorie di costi e benefici (procedendo successivamente ad una loro quantificazione).

Nessuna modalità di consultazione è valida in assoluto. Ovviamente, ciascuna tecnica di consultazione deve essere adattata al caso specifico e al momento dell'indagine (fase esplorativa, di messa a punto delle opzioni oppure fase conclusiva, di valutazione dell'opzione prescelta). Comunque, la scelta del metodo da utilizzare deve sempre tenere conto di alcuni criteri generali, che sono:

- l'onerosità di realizzazione;
- l'attendibilità e la validità dei risultati ottenibili;
- l'utilità e l'esaustività ai fini dell'AIR.

Peraltro, può rivelarsi talvolta proficuo l'uso combinato (in momenti diversi dell'analisi) di più di un metodo.

Per avviare forme di consultare è in ogni caso necessario avere chiarito:

- il target di riferimento
- il tipo di informazioni che si vogliono rilevare
- i tempi dell'indagine

Nota bene: Prima di procedere a consultazioni, nella fase preliminare dell'AIR è importante rilevare - attraverso analisi secondarie (*desk research*) - esigenze già espresse pubblicamente dalle diverse categorie di soggetti interessati dall'intervento. Questa ricognizione preliminare può fornire utili elementi per la messa a punto di consultazioni da realizzarsi successivamente (*field research*). E' opportuno infatti - anche nella fase esplorativa - focalizzare il *target* e l'oggetto delle consultazioni. Queste ultime potranno invece essere più specificamente orientate nella fase finale dell'analisi, quando è stata selezionata l'opzione.

Step 1: ricostruire una mappa delle categorie di destinatari potenzialmente interessati e procedere con analisi secondaria delle fonti esistenti.

Si possono ad esempio cercare su Internet - all'inizio anche semplicemente utilizzando i comuni motori di ricerca – siti di associazioni o istituzioni attive nel settore; resoconti che

riferiscono di dibattiti pubblici o di posizioni ufficiali assunte sulla questione in oggetto; dati relativi a sondaggi di opinione o studi realizzati; eventi, ecc.

Appronfodimento sulla tecnica del focus group

Cosa è un focus group

- **il focus group può essere assimilato ad una intervista della durata di circa un'ora e mezza che coinvolge un gruppo di 6-10 individui, in cui:**
  - si intende mettere a fuoco una specifica questione, facendone emergere gli aspetti problematici
  - si ha lo scopo generale di comprendere in profondità le opinioni degli intervistati
  - si intende far interagire i diversi punti di vista, ottenendo elementi per una eventuale valutazione critica
- **le caratteristiche essenziali di un focus group sono:**
  - la conduzione dei lavori da parte di uno o più moderatori (almeno uno con funzione di intervistatore ed un altro con funzione di osservatore)
  - l'esigenza di considerare tutto il gruppo come fonte di informazione
  - l'orientamento a favorire la massima interazione tra i diversi partecipanti
- **il focus group può prevedere gradi diversi di strutturazione:**
  - un livello minimo, in cui il moderatore con funzione di intervistatore propone soltanto il tema di discussione e non interviene mai, se non in presenza di conflitti nel gruppo o criticità nelle interazioni
  - un livello intermedio, in cui il moderatore-intervistatore propone in successione domande sulla base di una griglia di intervista già costruita
  - un livello massimo, in cui il moderatore-intervistatore utilizza nel focus questionari, test o altri strumenti per la raccolta codificata delle informazioni

il ruolo del moderatore-intervistatore varia dunque al variare del livello di strutturazione:

- *livello minimo di strutturazione = moderatore con ruolo marginale*
- *livello intermedio di strutturazione = moderatore con ruolo di guida della discussione; propone stimoli e domande*
- *livello massimo di strutturazione = moderatore con ruolo fortemente direttivo*

Preparazione di un focus group

L'uso dei focus groups prevede un preciso lavoro di preparazione che passa attraverso le seguenti fasi operative:

- **individuazione degli obiettivi**

Principali obiettivi del focus group dovrebbero essere[9]:

[9] Ovviamente gli obiettivi del focus group sono strettamente correlati alla fase dell'analisi AIR: se utilizzato durante l'analisi preliminare, è evidente che il focus group debba avere un carattere prevalentemente esplorativo, finalizzato alla rilevazione delle esigenze, alla precisazione dell'ambito di intervento, degli obiettivi e dei risultati attesi dell'intervento in ipotesi, all'individuazione delle principali categorie di costi e benefici, al fine di elaborare le diverse opzioni; se utilizzato durante la fase finale, invece, il focus dovrebbe essere orientato ad approfondire la valutazione da parte dei destinatari dell'opzione prescelta, verificando le percezioni circa la sua ragionevolezza e convenienza, l'appropriatezza sotto il profilo tecnico e la fattibilità operativa.

- la rilevazione delle esigenze dei destinatari
- l'individuazione delle categorie di costi e benefici ricadenti sui diversi gruppi di soggetti
- la valutazione del livello potenziale di condivisione e accettazione delle ipotesi di intervento da parte dei destinatari
- l'individuazione delle principali ragioni di possibili resistenze
- la raccolta di suggerimenti per migliorare l'intervento e il suo livello di accettazione

- **individuazione delle tipologie di partecipanti**

E' importante ricomprendere fra le tipologie di soggetti da intervistare, non solo esponenti delle categorie di destinatari diretti e indiretti, ma anche soggetti "esperti", che siano in grado di esprimere giudizi competenti sulla materia oggetto di regolazione.
Per evitare il rischio della "professionalizzazione" dei consultati, bisogna in linea di massima evitare di interpellare sempre gli stessi soggetti. Sotto questo profilo, anche la consultazione di soggetti che sono portatori di un mandato rappresentativo (ad esempio esponenti delle associazioni di categoria) può rivelare aspetti di criticità.

- **individuazione di 5/6 "domande stimolo" centrali**

- **organizzazione della sessione di lavoro**

Per preparare un focus occorre:

  - costruire il calendario degli incontri
  - individuare i partecipanti per ogni singolo focus
  - individuare luoghi di svolgimento del focus sufficientemente confortevoli e con la possibilità di registrare i lavori
  - costruire l'agenda *(cfr. punto successivo)*
  - inviare, con almeno due settimane di anticipo, un primo invito ai partecipanti in cui si descrive brevemente l'attività che verrà svolta e gli obiettivi dell'incontro-intervista (temi di discussione, durata del focus e luogo di svolgimento, partecipanti, ecc.); se possibile, è bene anche inviare materiale di documentazione utile alla discussione
  - richiamare i partecipanti 3/5 giorni prima del focus per ricordare l'appuntamento e verificarne la disponibilità

- **costruzione dell'agenda**

L'agenda del focus costituisce lo strumento attraverso cui si struttura la conduzione del focus stesso. E' una sorta di "scaletta" da seguire durante la sessione di lavoro.

Un'agenda ben strutturata dovrebbe prevedere:

  - un saluto di benvenuto e ringraziamenti per la partecipazione al focus
  - una breve introduzione ai lavori in cui si descrive brevemente cosa è un focus e a cosa serve
  - gli obiettivi specifici della giornata
  - l'ordine del giorno dei lavori
  - le modalità di svolgimento del focus
  - la specificazione che i risultati dell'attività in corso saranno successivamente inviati ai singoli partecipanti
  - le domande stimolo da utilizzare per la conduzione del focus

Regole di base per la conduzione di un focus group

Per la conduzione efficace di un focus è utile tenere presenti alcuni semplici principi:

- **mantenere costante l'attenzione del gruppo sul problema che si intende focalizzare; occorre cercare di evitare discussioni "a ruota libera", essere poco disponibili a digressioni di carattere generale che esulani dalle questioni che si stanno indagando;**
- **cercare di dare "ritmo"alla discussione, fornendo stimoli e domande in successione; occorre evitare pause troppo lunghe e tempi morti;**
- **favorire la partecipazione di tutti i presenti; occorre evitare che ci siano persone che non intervengono ed altre che parlano in continuazione. Di fronte a tale situazione è utile introdurre il meccanismo dei "giri di tavolo", che aiuta tutti a prendere la parola;**
- **quando una questione si è esaurita va dichiarata chiusa; occorre capire quando un tema è stato sufficientemente analizzato;**
- **dosare adeguatamente i tempi; tutte le domande presenti nell'agenda devono poter essere sottoposte al gruppo;**
- **evitare atteggiamenti eccessivamente direttivi e favorire la creazione di un clima informale e cooperativo.**

Cosa occorre fare subito dopo il focus group

Per evitare di perdere informazioni, ricordi, suggestioni, idee e intuizioni suggerite dal focus è buona norma trascrivere immediatamente i contenuti della registrazione, integrandola con gli appunti presi dal moderatore del focus che svolge funzione di osservatore.

La scheda per la trascrizione può essere articolata come segue:

1. trascrizione della registrazione, che viene a sua volta suddivisa in relazione alle "domande stimolo" poste;
2. annotazione, accanto alla trascrizione, delle osservazioni del moderatore con funzione di osservatore (non direttamente coinvolto nella conduzione del focus), cercando di tenere presenti:
    a. il clima della discussione
    b. gli argomenti che suscitano maggiore o minore interesse
    c. la possibilità di individuare soggetti che meglio di altri potrebbero svolgere funzioni di "soggetti agenti" nei confronti dei destinatari diretti del provvedimento
3. descrizione sintetica dei principali risultati raggiunti rispetto agli obiettivi del focus

La scheda deve essere preceduta da una sezione che riepiloghi:

- i dati fissi del focus (data, luogo di svolgimento del focus, oggetto, moderatori);
- i dati relativi ai partecipanti (nome/cognome, ente/azienda, qualifica/attività, ruolo).

Allegato 7

I programmi delle giornate di formazione

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Giornate di formazione su:
ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAZIONE (AIR)

29-30-31 gennaio 2001

Scuola Aziendale Dirigenti Bancari (S.A.Di.Ba)
Via S. Marco, 54 - 06070 Perugia

PROGRAMMA

29/01 Introduzione all'AIR

9.00-9.30 Apertura dei lavori
Dott. Efisio Espa (Dipartimento Affari Economici (DAE) – Presidenza del Consiglio)

9.30 – 11.00 L'AIR e la riforma della regolazione
Dott. Alessandro Natalini (Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure)
Prof. Antonio La Spina (Progetto finalizzato AIR – Dipartimento Funzione pubblica)

11.00 – 11.15 Coffee break

11.15 – 12.00 L'AIR nel processo di progettazione normativa
Dott. Alessandro Natalini (Nucleo)

12.00 – 13.30 Esperienze straniere
Prof. Antonio La Spina (Progetto AIR)

13.30 – 15.00 Pranzo

15.00 – 16.30 La rilevazione delle esigenze e la consultazione
Dott.ssa Sabrina Cavatorto (Progetto AIR)

16.30 – 16.45 Coffee break

16.45 – 18.30 Obiettivi dell'intervento, elaborazione delle opzioni e loro valutazione
Dott. Sandro Momigliano (Progetto AIR)
18.30 – 19.00 Discussione generale

30/01 Valutazione dell'impatto sui cittadini e sulle imprese

9.00 – 10.00 I destinatari di un provvedimento
Dott.ssa Laura Cavallo (DAE)

10.00 – 11.15 Tipologie di costi e benefici
Dott.ssa Laura Cavallo (DAE)

11.15 – 11.30 Coffee break

11.30 – 13.00 Costi e benefici per i destinatari diretti e indiretti
Dott.ssa Laura Cavallo (DAE)

13.00 – 14.30 Pranzo

14.30 – 16.15 Tecniche di analisi dell'impatto
Dott.ssa Claudia Oglialoro (DAE)

16.15 – 16.30 Coffee break

16.30 – 18.30 Lavori di gruppo: scheda sul caso caschi
Dott.ssa Alessandra De Marco (DAE)

18.30 – 19.00 Discussione generale

31/01 Valutazione dell'impatto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni

9.00 – 10.15 Analisi dei presupposti organizzativi delle diverse opzioni
Dott. Edoardo Burlini (Nucleo)

10.15 – 11.15 Individuazione dei fattori di criticità
Dott. Edoardo Burlini (Nucleo)

11.15 – 11.30 Coffee break

11.30 – 13.00 Lavori di gruppo sui presupposti organizzativi e fattori di criticità
Dott. Edoardo Burlini (Nucleo)

13.00 – 14.30 Pranzo

14.30 – 16.00 Lavori di gruppo: simulazione di una AIR
Dott. Edoardo Burlini (Nucleo)
Dott.ssa Nadia Marin (Nucleo)

16.00-16.30 Discussione generale

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Giornate di formazione su:
ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAZIONE (AIR)

29-30 marzo 2001

Scuola Superiore Pubblica Amministrazione
Via dei Robilant (Roma)

PROGRAMMA

29/03 Introduzione all'AIR

9.00 - 10.00 L'AIR nel processo di progettazione normativa

Cons. Patroni Griffi (Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure)

10.00 – 11.30 Rilevazione delle esigenze e consultazioni dei destinatari
Prof. Antonio La Spina, Dott. Sandro Momigliano
(Progetto finalizzato AIR – Dip.to Funzione pubblica)

11.30 – 11.45 Coffee break

11.45 – 13.30 Obiettivi dell'intervento, elaborazione e selezione delle opzioni
Prof. Antonio La Spina, Dott. Sandro Momigliano
(Progetto finalizzato AIR – Dip.to Funzione pubblica)

13.30 - 14.30 Pranzo

Valutazione dell'impatto sui cittadini e sulle imprese

14.30 – 16.00 Tipologie di costi e benefici, destinatari diretti ed indiretti e valutazione delle opzioni

Dott.ssa Claudia Oglialoro (Dip.to Affari economici (DAE) - Presidenza Consiglio dei Ministri)

16.00 – 16.15 Coffee break

Valutazione dell'impatto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni

16.15 – 17.30 Analisi dei presupposti organizzativi delle diverse opzioni e individuazione dei fattori di criticità

Dott. Edoardo Burlini - Nucleo per la semplificazione delle norme e delle procedure

17.30 - 18.00 **Discussione generale**

30/03 Lavori di gruppo

9.15 – 10.00 Introduzione al caso e presentazione del lavoro di gruppo

10.00 - 10.15 Divisione in gruppi e distribuzione del materiale per lo studio di caso

10.15 – 10.30 Coffee break

10.30 - 13.00 Lavori di gruppo

13.00 - 14.00 Pranzo

14.00 - 15.30 Discussione generale e feedback sui lavori di gruppo

15.30 – 15.45 Coffee break

15.45 - 17.00 Analisi comparativa: il caso inglese

Discussione e conclusioni

17.00 – 18.00 Intervengono:

Cons. Efisio Espa (DAE)
Cons. Carlo Malinconico (DAGL)
Dott.ssa Pia Marconi (Dipt.to Funzione Pubblica)
Dott. Alessandro Natalini (Coordinatore tecnico-operativo Help-desk)

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Giornate di formazione su:
ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAZIONE (AIR)

4 maggio 2001

Scuola Superiore Pubblica Amministrazione
Via dei Robilant (Roma)

PROGRAMMA

Ore 9.00 – 9.15 Apertura dei lavori

Ore 9.15 – 11.00 Presentazione di due casi di sperimentazione di AIR

- Procedure di semplificazione in materia di nautica da diporto

Dott. P. Gargiulo, Dott.ssa B. De Lazzaro, Dott.ssa V. Rebuffat (Ministero dei Trasporti)
(Help-desk AIR: Dott. M. Martelli, Dott. F. Sarpi, Dott.ssa R. Vicario)

- Autorizzazioni per l'attività di noleggio di autoveicolo senza conducente e per l'esercizio dell'attività di autorimessa

Dott. C. Silvestro, Dott. L. Falco (Ministero dell'Interno)
(Help-desk AIR: Dott.ssa L. Cavallo, Dott. E. Burlini, Dott.ssa A. Caldarozzi)

Ore 11.00 – 11.30 Coffe break

Ore 11.30 – 13.00 Lavori di gruppo sui casi di sperimentazione: come elaborare le opzioni

Ore 14.30 – 15.30 Pranzo

Ore 14.30 – 15.30 Lavori di gruppo sui casi di sperimentazione: considerazioni per valutare le opzioni

Ore 15.30 – 17.30 Discussione generale

Conclude Dott. A.Natalini (Coordinatore *help-desk* AIR)

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Giornate di formazione su:
ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAZIONE (AIR)

12 luglio 2001

Scuola Superiore Pubblica Amministrazione
Via dei Robilant (Roma)

PROGRAMMA

Ore 9.30 Apertura dei lavori
Dott. Alessandro Natalini

Ore 10.00 – 11.00 Predisposizione delle schede AIR con particolare riguardo alle componenti di impatto: il caso "Autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di autorimessa"
Dott. Edoardo Burlini

Ore 11.00 – 11.30 Coffe break

Ore 11.30 – 13.00 Prosecuzione del caso "Autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di autorimessa"

Ore 13.00 – 14.30 Pranzo

Ore 14.30 – 17.30 Predisposizione delle schede AIR con particolare riguardo alle componenti di impatto: il caso "Nautica da diporto"
Dott. Mario Martelli

Allegato 8

Elenco completo dei partecipanti alla formazione (gennaio-luglio 2001)

AMM.NI	PARTECIPANTI	STRUTTURE	RUBRICA		
Affari esteri	E.Rinaldi	Ufficio legislativo	0636912564	0636913403	
Affari regionali	M.F.Rocchetti	Ufficio legislativo	0667793442	0667794447	
	D.Di Cola	Ufficio di Gabinetto	0667794006	0667794447	
Ambiente	P.Puntoni	Ufficio legislativo	0657225622	0657288396	
	E.Loria	Ufficio di Gabinetto	0657225550	0657288490	
Beni culturali	D.Carletti	Ufficio legislativo		066723290	dcarletti@beniculturali.it
Commercio estero	O.Maizza	DG scambi e internazionalizz azione imprese	0659932539	0659932630	
	R.Fabrizio	Ufficio legislativo	0659932383		rfabrizio@mincomes.g_net.it
Comunicazioni	G.Moccia	Ufficio di Gabinetto	0654442243	065914288	
	E.Gregari	Ufficio statistico	0654442876	065914288	gregorie@tin.it
	G.Rivitti	Ufficio di Gabinetto	0654445528	065914288	
Difesa	Di Cuonzo	Ufficio legislativo			
Finanze	G.Fabiano	Segreteria generale	0659972258	0659972231	
	G.Arcadi	Segreteria generale	0659973373		
	C.Elefante	Segreteria generale	0659972966		
	O.Maltempo	DG personale	0650267843		omaltempo@finanze.it
	A.Aprile Ximenes	Ufficio legislativo	0658014048	0658014057	
	P.Puglisi	Ufficio legislativo	0658014043	0658014057	
Funzione pubblica	V.Vecchietti	Ufficio legislativo	0668997184	0668997148	v.vecchietti@funzionepubblica.it
	A.Petrucci	Ufficio legislativo	0668997410	0668997136	a.petrucci@funpub.it
Giustizia	I.Ambrosi	Ufficio legislativo	0668852761	0668897531	irene.ambrosi@giustizia.it
	G.Belsito	Ufficio bilancio	0668852200		g.belsito@giustizia.it
Industria	L.Ferrara	Ufficio di Gabinetto	0647052219	0647887796	lferrara@minindustria.g_net.it
	D.Palma	Ufficio legislativo	0647052043	0647887873	
Interno	L.Falco	Ufficio legislativo	0646525046	064741924	
	V.Maiolino		0646547667		
	C.Silvestro	Ufficio legislativo		064741924	
Lavoro	A.Imperiali	DG personale	0646832451	064741007	minlavdiv14@katamail.com
	O. Ingravallo	DG personale			
	P. di Pace	Ufficio legislativo	0636754604		

LL.PP.	L.Merli	DG difesa del suolo	0644125152	0644126105	
	F.Paolucci	Ufficio legislativo	0644122161		
	F.Zitarosa	Ufficio legislativo	0644123124	0644267296	
Politiche agricole	R.Marotti	Ufficio legislativo	0646653059	064819658	robertomarotti@libero.it
Politiche comunitarie	E.Siniscalchi		0667795129		gilda.s@libero.it
	M.Piccirilli	Ufficio recepimento direttive	0667795222	0667795295	m.piccirilli@palazzochigi.it
Pubblica istruzione	G.Scribano	Ufficio legislativo	0658492961	0658493958	gscribano@istruzione.it
	D.Croce		0658493331		
Rapporti parlamento	M.Insardi		0669982875	066797530	
Riforme istituzionali	M.Guarany	Ufficio studi	0667795921		m.guarany@palazzochigi.it
	S.Lo Russo	Ufficio legislativo	0667795966		s.lorusso@palazzochigi.it
Sanità	M.Cannata		0659945319	59945330	
	G.Vecchio		0659942318	0659942983	
Solidarietà Sociale	C.Canetri	Ufficio di Gabinetto	0648161560	0648161557	gabdip@affarisociali.it
	S.Cannistrà	Ufficio legislativo	0648161435	0648161476	legislativo@tiscalinet.it
Tesoro	A.Funaro	Ufficio legislativo	0647614178		
	M.T.Mazzitelli	Ufficio legislativo	0647614753	0647614518	teresa.mazzitelli@tesoro.it
Trasporti	B.De Lazzaro	Ufficio legislativo	0659083279	0659083296	
	P.Gargiulo	Ufficio legislativo	0659083270	0659083296	
	V.Rebuffat	Dip.to navigazione marittima e interna	0659084239		
Università	F.Martino	Ufficio legislativo	0659911228 8	0659912494	stefania.rizzardi@murst.it

Allegato 9

I risultati dei questionari di gradimento delle giornate di formazione

CORSO DI FORMAZIONE su:
ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE
29, 30, 31 gennaio 2001 - S.A.Di.Ba (Perugia)

(1° *stage* residenziale)

Distribuzioni di frequenza in valori assoluti

N. questionari restituiti: **23** *(su n. 25 partecipanti)*

1. Qualora avessi potuto scegliere per questa prima sessione del corso di formazione, avrei optato per la seguente formula organizzativa:

stage residenziale di 3 giornate fuori Roma	15
stage di 3 giornate a Roma	4
n. 3 incontri della durata di una giornata ciascuno, a Roma	3
Altro	1
Totale	**23**

2. Il materiale distribuito è stato:

sufficiente	22
Insufficiente	1
Totale	**23**

3. Il programma del corso è stato:

equilibrato fra le diverse tematiche affrontate	4
sbilanciato, ovvero troppo concentrato, su:	
aspetti tecnico-economici	14
aspetti tecnico-giuridici	2
aspetti sociologici	2
Altro	1
Totale	**23**

4. Nella trattazione di aspetti teorici e ed uso di casi di studio, il corso è stato:

equilibrato	8
sbilanciato a favore degli aspetti teorici	14
sbilanciato a favore di casi di studio	1
Totale	**23**

5. Lo spazio lasciato alla discussione è stato:

insufficiente	1
adeguato	21
eccessivo	1
Totale	**23**

6. La qualità della didattica è stata:

bassa	4
media	12
alta	7
Totale	**23**

7. Dopo questo corso penso che l'AIR sia:

più facile	1
più complessa ma possibile	16
più complessa e irrealizzabile	1
come l'avevo valutata, e cioè: - distante dalla realtà organizzativa della PA - un utile strumento di programmazione, analisi e valutazione delle politiche pubbliche	 2 3
Totale	**23**

8. L' organizzazione complessiva del corso è stata:

soddisfacente	22
insoddisfacente	1
Totale	**23**

9. Per il futuro desidererei:

ricevere copia del materiale utilizzato per le lezioni	13
altri interventi di formazione	9
altro	1
Totale	**23**

10. Applicando l'AIR al corso in oggetto, valuto che i costi per gli organizzatori ed i partecipanti sono stati:

maggiori dei benefici per ambedue le categorie	4
altri interventi di formazione	14
non risponde	5
Totale	**23**

CORSO DI FORMAZIONE su:
ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE
29 marzo – SSPA (Roma)

(1° giornata di recupero)

Distribuzioni di frequenza in valori assoluti

N. questionari restituiti: **19** *(su n. 23 partecipanti)*

1. Aspetti organizzativi del corso

	Livello di adeguatezza			**Totale**
	basso	medio	alto	
Durata	5	8	6	**19**
Argomenti trattati	0	8	11	**19**
Clima d'aula	0	5	14	**19**
Logistica	1	8	10	**19**

2. Aspetti didattici del corso

	Livello di adeguatezza			**Totale**
	basso	medio	alto	
Rispondenza dei contenuti alle aspettative	3	7	9	**19**
Approfondimento degli argomenti trattati	4	8	7	**19**
Materiale didattico distribuito	3	7	9	**19**

3. Docenti

	Livello di adeguatezza			**Totale**
	basso	medio	alto	
Preparazione sulla materia		2	15	**17**
Chiarezza espositiva		4	12	**16**
Abilità comunicativa e disponibilità	1	4	12	**17**
Capacità di coinvolgere l'aula	1	5	10	**16**

CORSO DI FORMAZIONE su:
ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE
30 marzo – SSPA (Roma)

(1° giornata di *follow up*)

Distribuzioni di frequenza in valori assoluti

N. questionari restituiti: **31** *(su n. 41 partecipanti)*

1. Aspetti organizzativi dell'esercitazione

	Livello di adeguatezza			Totale
	basso	medio	alto	
Durata	13	7	8	**28**
Clima d'aula		17	11	**28**
Logistica	11	10	7	**28**

2. Aspetti didattici dell'esercitazione

	Livello di adeguatezza			Totale
	basso	medio	alto	
Rispondenza dei contenuti alle aspettative	4	12	15	**31**
Utilità dell'esercitazione svolta alle esigenze di applicazione dell'AIR	4	10	17	**31**
Materiale didattico distribuito	3	10	18	**31**

3. *Tutorship* lavori di gruppo

	Livello di adeguatezza			Totale
	basso	medio	alto	
Preparazione sulla materia	1	6	21	**28**
Capacità di interazione con il gruppo	1	7	22	**30**
Capacità di coordinamento	3	6	20	**29**

4. Valutazione complessiva della giornata

Livello di adeguatezza			Totale
basso	medio	alto	
	10	18	**28**

CORSO DI FORMAZIONE su:
ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE
4 maggio – SSPA (Roma)

(2° giornata di *follow up*)

Distribuzioni di frequenza in valori assoluti

N. questionari restituiti: **26** *(su n. 31 partecipanti)*

1. Aspetti organizzativi del corso

	Livello di adeguatezza			**Totale**
	basso	medio	alto	
Durata	5	9	12	**26**
Clima d'aula	4	9	13	**26**
Logistica	5	8	13	**26**

2. Aspetti didattici

	Livello di adeguatezza			**Totale**
	basso	medio	alto	
Rispondenza dei contenuti alle aspettative	3	7	13	**23**
Utilità dell'esercitazione svolta alle esigenze di applicazione dell'AIR	3	7	15	**25**
Materiale didattico distribuito	2	6	18	**26**

3. *Tutorship* lavori di gruppo

	Livello di adeguatezza			**Totale**
	basso	medio	alto	
Preparazione sulla materia		6	20	**26**
Capacità di interazione con il gruppo	2	5	19	**26**
Capacità di coordinamento	2	9	15	**26**

4. Valutazione complessiva della giornata

Livello di adeguatezza			**Totale**
basso	medio	alto	
	9	17	**26**

CORSO DI FORMAZIONE su:
ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE
12 luglio – SSPA (Roma)

(3° giornata di *follow up*)

Distribuzioni di frequenza in valori assoluti

N. questionari restituiti: **17** *(su n. 26 partecipanti)*

1. Aspetti organizzativi del corso

	Livello di adeguatezza			Totale
	basso	medio	alto	
Durata	1	9	7	**17**
Clima d'aula	0	5	12	**17**
Logistica	0	8	9	**17**

2. Aspetti didattici

	Livello di adeguatezza			Totale
	basso	medio	alto	
Rispondenza dei contenuti alle aspettative	4	5	8	**17**
Utilità dell'esercitazione svolta alle esigenze di applicazione dell'AIR	6	1	10	**17**
Materiale didattico distribuito	3	6	8	**17**

3. *Tutorship* lavori di gruppo

	Livello di adeguatezza			Totale
	basso	medio	alto	
Preparazione sulla materia	3	4	10	**17**
Capacità di interazione con il gruppo	3	3	11	**17**
Capacità di coordinamento	3	5	9	**17**

4. Valutazione complessiva della giornata

Livello di adeguatezza			Totale
basso	medio	alto	
1	7	9	**17**

Allegato 10

Il monitoraggio: check list operativa

Checklist per il monitoraggio dell'AIR

Il processo di AIR	
0.1	Le fasi indicate nel processo previsto dalla "guida" (cfr. elenco allegato in nota [10]) sono state tutte realizzate? Sono state realizzate attività non comprese nel processo di AIR previsto?
0.2	Le fasi del processo di AIR sono state realizzate nella sequenza prevista? Se no, perché?
0.3	È stato individuato il gruppo di lavoro? (con la presenza dei rappresentanti dei Ministeri:
0.4	Se sì, come?
0.5	Chi ne ha fatto parte? (Nome, ente o ufficio, ore dedicate)
0.6	Quante riunioni sono state organizzate dal gruppo di lavoro?

Le fasi (domande da ripetere per ciascuna fase)	
0.7	Quante giorni è durata complessivamente la fase?
0.8	Quante giornate-persona sono state complessivamente dedicate alla fase?
0.9	La fase ha presentato criticità? Quali?
0.10	Sono state adottate contromisure per le criticità? Quali?
0.11	Sono stati rilevati gli effetti delle contromisure adottate?
- Segue a pag. successiva -	

[10] **Individuazione esigenze, definizione ambito di intervento e determinazione obiettivi**
Definizione di un piano delle consultazioni
Individuazione delle opzioni
Individuazione dei presupposti interni per ognuna delle opzioni
Raccolta dati (di contesto e specifici per "i conti")
Determinazione degli "impatti"
Confronto tra le opzioni e scelta di quella preferita
Drafting

Sez. A: Ambito di intervento	
	CONFINI OGGETTIVI DELL'INTERVENTO
A.1	Sono state individuate le attività interessate dall'intervento? Sì ☐ No ☐
A.2	Se Sì in che modo sono state individuate?
A.3	E' stato necessario consultare altri uffici o settori dell'amministrazione (esterni al gruppo di lavoro)? Sì ☐ No ☐ Se sì, quali: _____
A.4	Quali sono stati i maggiori problemi incontrati nell'individuare i settori economici interessati?
A.5	Esistono norme (comunitarie, nazionali, regionali, altro) che vincolano l'ambito di intervento? Sì ☐ No ☐ Se sì, quali: _____
	CONFINI SOGGETTIVI DELL'INTERVENTO
A.6	Sono stati individuati e classificati i soggetti interessati dall'intervento? Sì ☐ No ☐
A.7	Se Sì in che modo sono stati individuati?
A.8	E' stato necessario consultare altri uffici o settori dell'amministrazione (esterni al gruppo di lavoro)? Sì ☐ No ☐ Se sì, quali: _____
A.9	Quali sono stati i maggiori problemi incontrati nell'individuare i soggetti interessati?
A.10	Per l'individuazione e la classificazione dei soggetti interessati, sono state utilizzate basi informative preesistenti? Sì ☐ No ☐
B	Se sì, di che fonte? Interna ☐ Esterna all'Amministrazione ☐
C, d	Dati di fonte Interna aggiornati? Sì ☐ No ☐ Completi? Sì ☐ No ☐
E, f	Dati di fonte Esterna aggiornati? Sì ☐ No ☐ Completi? Sì ☐ No ☐
G	I dati di fonte Esterna provengono da una fonte ufficiale? Sì ☐ No ☐
H,i	Indicare eventuali problemi incontrati nell'accesso a dati esterni Necessità di autorizzazioni _____ Tempestività _____ Altri problemi _____

A.11	E' stato necessario ricorrere a rilevazioni ad hoc? Sì ☐ No ☐
B, c	Le rilevazioni sono state effettuate da uffici dell'Amministrazione ☐ Quali?
D, e	Le rilevazioni sono state effettuate da soggetti esterni all'Amministrazione ☐ Quali?
F, g	Quanto tempo sono durate complessivamente le rilevazioni? Fatte all'interno Commissionate all'esterno
H, i, l, m	Indicare eventuali problemi incontrati nelle rilevazioni ad hoc Tempestività _____ Qualità del risultato _____ Costo (rilev.esterne)_____ Altri problemi_____ _____

Sez. B: le consultazioni	
B.1	E' stato redatto un piano delle consultazioni da effettuare nell'AIR? Sì ☐ No ☐
B.2	Chi opera effettivamente la consultazione all'interno dell'amministrazione?
B.3	Il piano di consultazione prevede il ricorso a soggetti esterni all'amministrazione (come attori o come)? Sì ☐ No ☐
B.4	Se Si con quali compiti?
B.5	Il piano di consultazione è stato predisposto al fine di individuare i seguenti punti: ▪ le esigenze sottostanti all'intervento normativo ▪ gli obiettivi dell'intervento ▪ l'ambito di operatività della norma ▪ le opzioni regolatorie ▪ le voci di costo e di beneficio di ciascuna opzione ▪ la stima dei costi e dei benefici
B.6	Sono state individuate preventivamente liste di associazioni di categoria o di rappresentanza degli interessi collettivi o diffusi da consultare?
B.7	Quali sono state le modalità di scelta dei soggetti da coinvolgere nella consultazione?
B.8	I partecipanti sono stati adeguatamente informati sui motivi della consultazione?
B.9	Quali informazioni sono state inviate ai partecipanti?
B.10	E' stato assegnato un termine per le risposte?

B.11	Quali sono stati effettivamente i tempi di risposta?
B.12	Quali sono le modalità di risposta ammesse?
B.13	Quali sono, in particolare, i principali input ricevuti in seguito alla consultazione?

Sez. C: esigenze e obiettivi	
C.1	Come sono state rilevate le esigenze all'origine dell'intervento regolativo? (Indicare quali tra le seguenti modalità sono state utilizzate)
☐	Interpellanze, proposte o altre istanze
☐	Norme o Deleghe a normare da parte dello Stato o dell'UE
☐	Istanze di altri uffici o settori dell'amministrazione
☐	Istanze di altre amministrazioni o soggetti pubblici (tribunali, autorità di settore, ASL, ...)
☐	Istanze dirette di destinatari o terzi interessati, o di loro rappresentanti diretti (lobbisti)
☐	Istanze da parte di rappresentanti più generali: movimenti politici, associazioni di categoria, sindacati, associazioni di cittadini, ...
☐	Campagne di sensibilizzazione sui mass-media
☐	Consultazioni da parte dell'ufficio competente a regolare o di altri uffici
C.2	Le esigenze rilevate sono state tradotte in obiettivi generali dell'intervento regolativo? Sì ☐ No ☐
C.3	Per ciascun obiettivo generale sono stati esplicitati degli obiettivi specifici (strumentali, intermedi) con indicatori quantitativi? Sì ☐ No ☐
C.4	Per ciascun obiettivo strumentale, è stato indicato un risultato atteso o almeno un riferimento temporale? Sì ☐ No ☐

Sez. D: presupposti delle opzioni	
D.1	Nella formulazione delle opzioni (zero e alternative) sono stati considerati i presupposti di natura giuridico-istituzionale e organizzativa?
	(avvalersi della seguente checklist, procedendo separatamente per ciascuna opzione)
	Vincoli derivanti da accordi internazionali (es. trattati UE, Patto di stabilità, ...)
	Vincoli derivanti dall'assetto costituzionale e normativo (nazionale, regionale)
	Vincoli organizzativi attinenti a:
	Struttura organizzativa attuale delle amministrazioni attuatrici
	Disponibilità di risorse finanziarie
	Disponibilità di risorse umane adeguatamente formate
	Disponibilità di risorse informative
	Vincoli derivanti dalle probabili ricadute su interessi collettivi e diffusi (es. ambiente, sicurezza)

Sez. E: analisi dei costi e dei benefici	
E.1	Sono state individuate tutte le voci di costo per tutte le opzioni ammissibili? (avvalersi della seguente checklist, procedendo separatamente per ciascuna opzione)
	- Adempimenti burocratici a carico di tutte le tipologie di soggetti coinvolti (destinatari, amministrazioni, ...).
	- Azioni da parte dei destinatari per conformarsi alla norma (per tutte le tipologie di destinatari).
	- Azioni da parte delle amministrazioni coinvolte per applicare la norma o controllarne l'applicazione (per tutte le tipologie di amministrazione).
	⇒ Altro (specificare)
E.2	Sono state distinte le voci di costo ricorrente da quelle una tantum?
	Sì ☐ No ☐
	Se sì, per le voci di costo ricorrente è stato stimato un orizzonte temporale?
	Sì ☐ No ☐
E.3	Sono state distinte le voci di costo rilevanti da quelle non rilevanti (in termini relativi, rispetto al totale dei costi sostenuti da ciascuna tipologia di destinatario)? (rispondere per esteso)
E.4	Sono state distinte le voci di costo stimabili da quelle non stimabili (per carenza di informazioni)? (rispondere per esteso)
E.5	Sono state individuate tutte le voci di beneficio per tutte le opzioni ammissibili? (avvalersi della seguente checklist, procedendo separatamente per ciascuna opzione)
	- Minori costi dovuti a riduzione di adempimenti burocratici a carico di tutte le tipologie di soggetti coinvolti (destinatari, amministrazioni, ...).
	- Minori costi dovuti a riduzione/semplificazioni delle azioni necessarie ai destinatari per conformarsi alla regola.
	Minori costi dovuti a riduzione/semplificazioni delle attività necessarie delle amministrazioni coinvolte nell'applicazione della regola.
	⇒ Altri effetti positivi di esternalità / spillover su soggetti coinvolti in modo indiretto (es. minori costi o maggiori ricavi per imprese concorrenti, fornitori/clienti, abitanti vicini, ...)

Sez. F: comparazione delle opzioni	
F.1	Per le opzioni selezionate, sono stati comparati costi e benefici di tutte le tipologie di destinatari?

F.2	E' stata indicata un'opzione preferita? Sulla base di quali considerazioni?