

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 Trasporti⁸ 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 “negoiazione” 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.

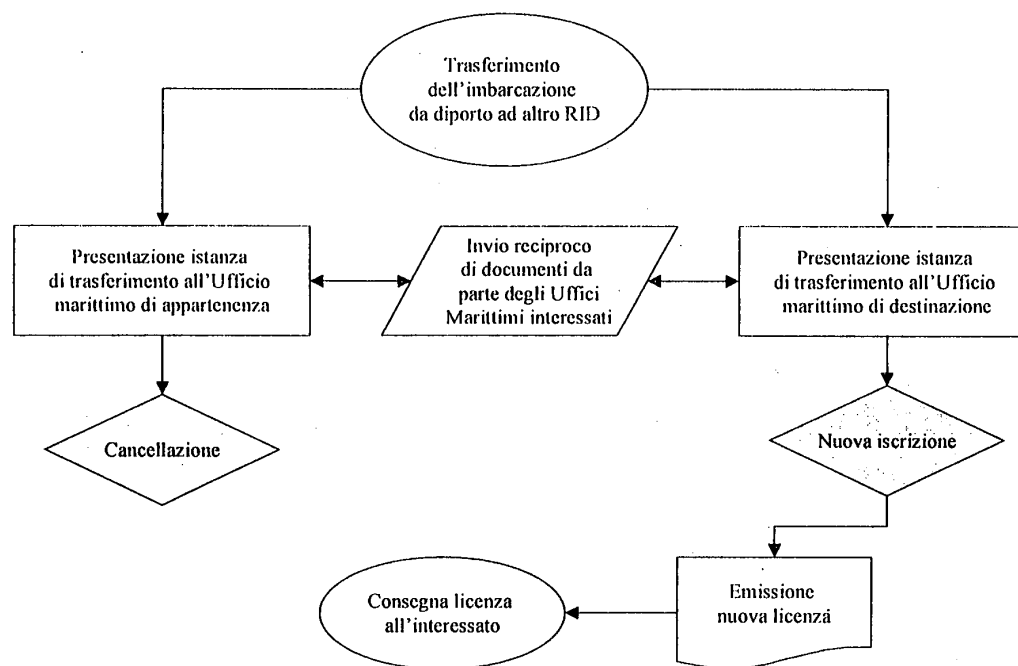
La duttilità di questo strumento consente di calibrare meglio l’ampiezza e la qualità delle informazioni che si vogliono ottenere (più “aperte” quanto alle esigenze e ai presupposti economico-sociali, più puntuali e quantitative quanto ai costi amministrativi).

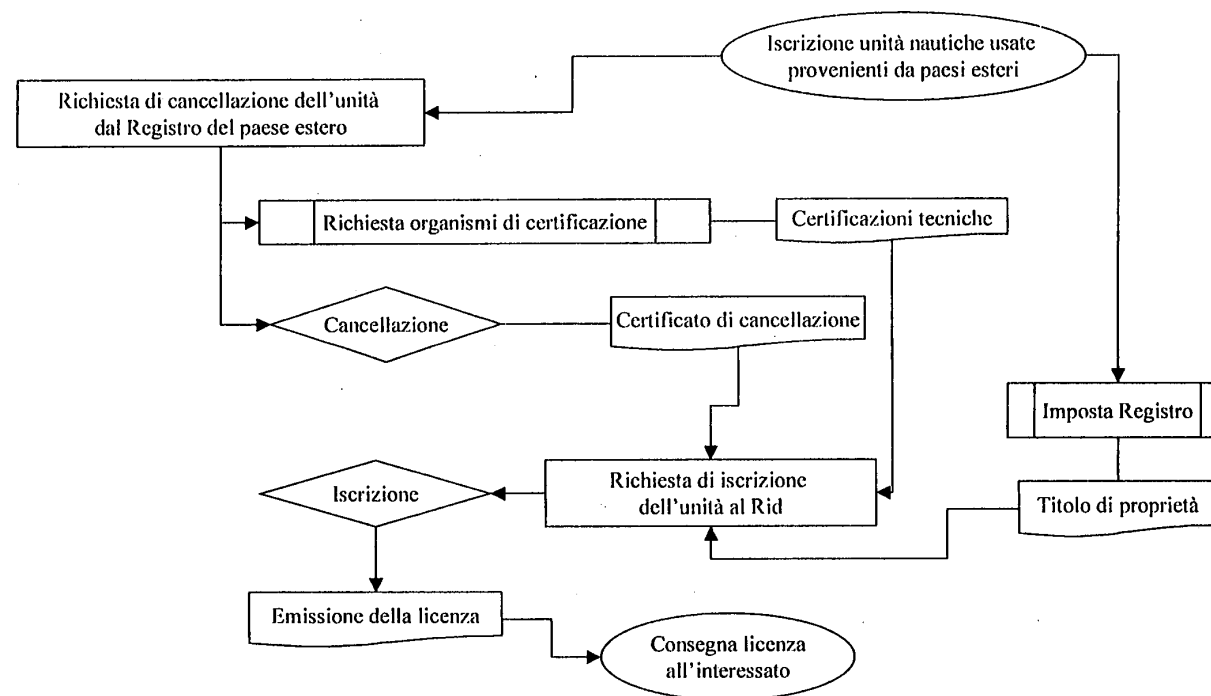
Tale iniziativa potrebbe essere affiancata dalla predisposizione di un **questionario semi-standardizzato**, nel quale la compresenza di domande chiuse e domande libere ha il vantaggio di rendere più flessibile l’offerta informativa, fornendo possibili indicazioni su argomenti non previsti ed, eventualmente, 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

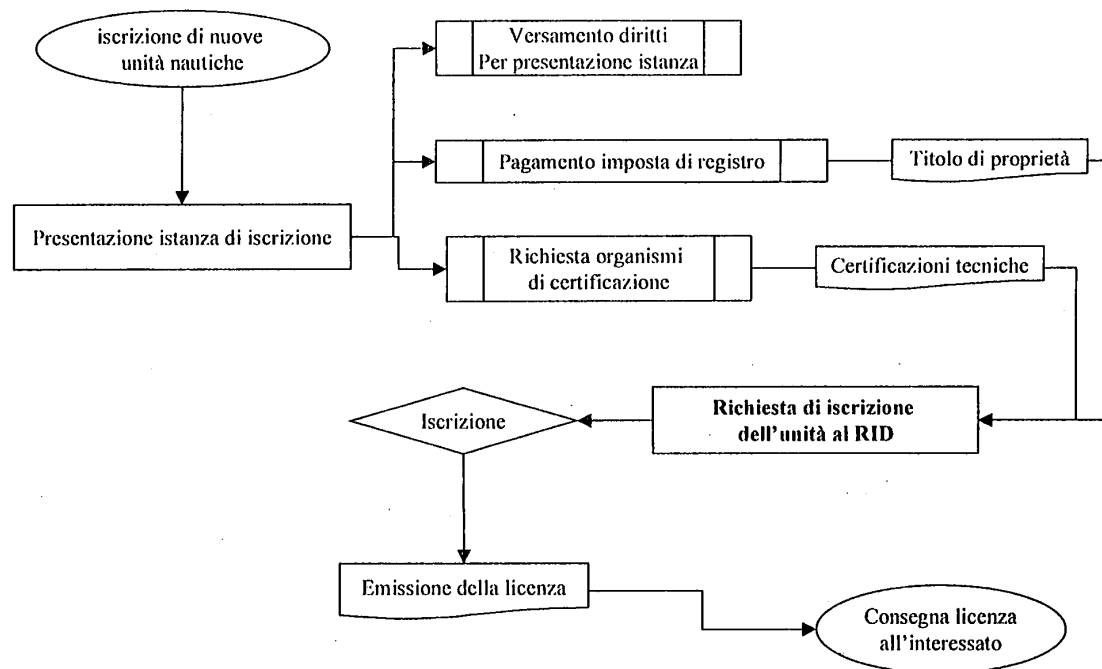
all'amministrazione un primo quadro orientativo di dati e valutazioni, sulla cui base il successivo *focus group* potrà essere ancor meglio calibrato.

- 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 riscontrata 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.

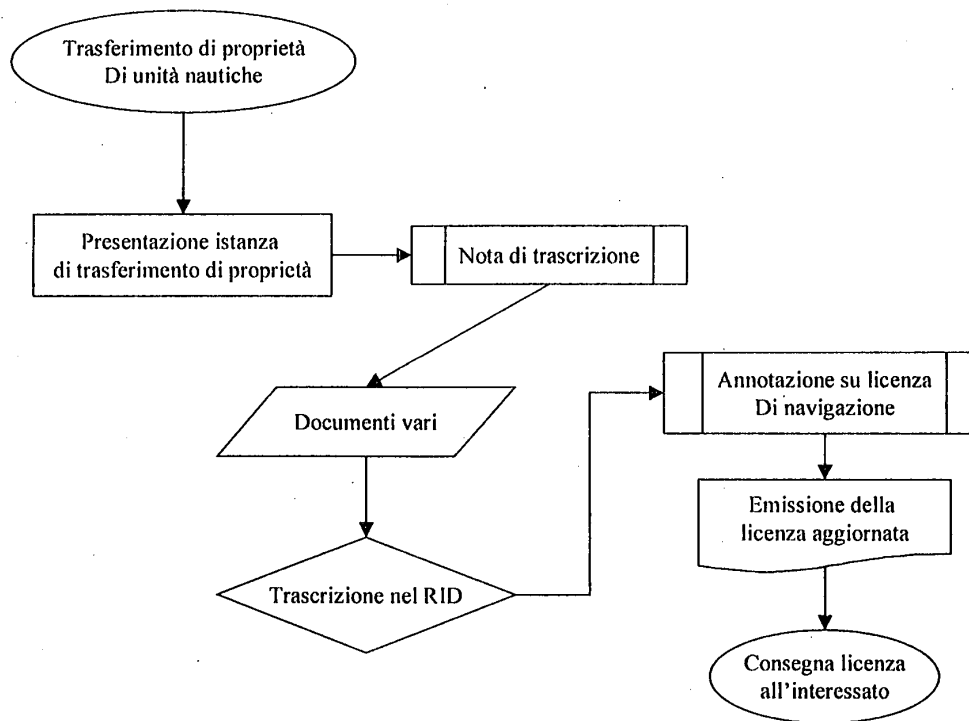
ALLEGATO 2**DIAGRAMMI DI FLUSSO DELLE ATTUALI PROCEDURE****Opzione 0 - Trasferimento dell'imbarcazione da diporto ad altro RID**
(Registro imbarcazioni diporto)

Opzione 0 - Iscrizione unità nautiche usate provenienti da paesi esteri

Opzione 0 - Iscrizione di nuove unità nautiche



Opzione 0 - Trasferimento di proprietà di unità nautiche



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 fL.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 (Produtz. 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%