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.