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