

00.000

Revisione parziale della legge federale sulla navigazione interna (LNI)

Rapporto esplicativo per la procedura di consultazione

del 5 dicembre 2014

Compendio

La presente revisione parziale della legge federale sulla navigazione interna (LNI) mira a creare una base giuridica per la vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi dei battelli nuovi o trasformati adibiti al trasporto professionale di persone.

La revisione prevede inoltre l'introduzione dell'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio e di una norma di subdelega che autorizza un Ufficio federale a emanare disposizioni specifiche sull'esecuzione dell'analisi, in particolare sugli accertamenti relativi al consumo di alcol e di sostanze stupefacenti.

Infine introduce lievi modifiche redazionali e crea una base giuridica per l'ordinanza sulla navigazione militare.

Progetto per la consultazione

1 Punti essenziale del progetto

1.1 Situazione iniziale

La Confederazione ha emanato la legge federale del 3 ottobre 1975¹ sulla navigazione interna (LNI) sulla base dell'articolo 87 della Costituzione federale², secondo cui la legislazione sulla navigazione compete alla Confederazione. L'articolo 14 LNI disciplina l'esame ufficiale dei battelli, che rappresenta il presupposto per il rilascio di una licenza di navigazione. La licenza è rilasciata unicamente se il battello è conforme alle prescrizioni della legislazione sulla navigazione e se è stata conclusa un'assicurazione di responsabilità civile (art. 13 cpv. 1 e 2 LNI).

La verifica della conformità alle prescrizioni nell'ambito della procedura di ammissione può rivelarsi molto complessa e dispendiosa in particolare per i battelli passeggeri poiché in quasi tutti i casi si tratta di modelli «unici», costruiti ed equipaggiati in base alle esigenze specifiche dei clienti. Attualmente, l'unica semplificazione prevista è l'esame di tipo, previsto per i battelli costruiti in serie, i loro elementi e i loro accessori (art. 12 cpv. 2 LNI), che possono essere esentati dall'esame individuale (art. 14 cpv. 2 LNI). Questa semplificazione, tuttavia, non trova generalmente applicazione nel caso dei battelli per passeggeri, proprio per i motivi summenzionati.

Negli ultimi tempi si sono verificati vari incidenti imputabili all'incapacità o alla ridotta capacità del conduttore. Per questi casi il diritto vigente prevede già sanzioni efficaci (revoca della patente, sanzioni penali). La LNI contempla anche disposizioni sulla verifica della capacità di condurre battelli. Queste disposizioni corrispondono ampiamente a quelle della legge sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01) e prevedono in particolare, oltre alla prova del sangue, l'analisi alcolemica dell'alito. Attualmente quest'analisi non è considerata esplicitamente un mezzo di prova e questo ostacola l'esecuzione effettiva delle disposizioni.

Nell'ambito della revisione parziale, il Consiglio federale ha esaminato l'opportunità di creare registri centrali dei battelli, dei proprietari, delle misure amministrative e delle autorizzazioni a condurre analoghi a quelli che esistono nel settore della circolazione stradale. Tuttavia, il progetto in consultazione non prevede una proposta in tal senso poiché è probabile che, nonostante i vantaggi offerti ai Cantoni incaricati dell'esecuzione della LNI, questi registri comporterebbero costi (iniziali) elevati e presenterebbero un rapporto costi/benefici negativo visto l'esiguo numero di casi. Per permettere all'Ufficio federale competente di conoscere la posizione dei Cantoni e degli ambienti interessati su questo tema, nel questionario allegato figura comunque una domanda (domanda 3) relativa a un'eventuale introduzione di registri centrali.

La revisione permette infine di eliminare alcune incongruenze nella LNI.

1 RS 747.201

2 RS 101

1.2 La nuova normativa proposta

1.2.1 Introduzione della vigilanza in funzione dei rischi e dell'attestato di sicurezza

In futuro la sicurezza dei battelli adibiti al trasporto professionale di persone dovrà essere verificata nell'ambito della procedura di ammissione. La prevista introduzione della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi e dell'attestato di sicurezza obbliga il richiedente che vuole far ammettere alla circolazione un battello passeggeri nuovo o trasformato a dimostrare la sicurezza del battello e a presentare all'autorità competente i documenti necessari. Questo rafforza la sua responsabilità individuale. I principi di questa nuova procedura di ammissione vanno disciplinati a livello di legge.

Se la sicurezza lo richiede, è possibile esigere perizie sulla sicurezza (rapporti d'esame) di esperti indipendenti. In molti casi questi rapporti saranno elaborati da società di classificazione riconosciute (principalmente Germanischer Lloyd e Bureau Veritas), ma possono anche essere redatti da altre persone sufficientemente qualificate. Spetta al Consiglio federale stabilire quali siano i documenti da presentare. Le nuove disposizioni accordano all'autorità la facoltà di esaminare i documenti inoltrati in funzione dei rischi mediante controlli a campione, ossia non più in modo completo ed esauriente.

In questo modo al settore della navigazione passeggeri si applica la stessa procedura di ammissione o di controllo già adottata con successo dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nei settori ferroviario e degli impianti a fune, la quale garantisce una ripartizione chiara dei compiti tra richiedente o gestore del mezzo di trasporto da un lato e autorità di vigilanza dall'altro. Con l'introduzione dell'attestato di sicurezza spetta al richiedente dimostrare che il battello è sicuro e non all'autorità di vigilanza dimostrare che non lo è. Sgravato dai controlli di routine, il personale dell'autorità di vigilanza può essere impiegato in modo più mirato e accurato per verificare settori critici. L'impiego razionale delle risorse di personale così ottenuto garantisce l'efficienza dell'attività amministrativa. La revisione non solo tiene conto dell'importanza della sicurezza ma contribuisce a migliorarla.

L'introduzione della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi e dell'attestato di sicurezza per i battelli adibiti al trasporto professionale di persone richiede il completamento sul piano tecnico-legislativo delle disposizioni generali relative al rilascio della licenza di navigazione. L'articolo 1 LNI viene completato in tal senso con l'aggiunta del nuovo capoverso 2^{bis}, affinché sia chiaro che l'introduzione dell'attestato di sicurezza vale solo per i battelli adibiti al trasporto professionale di oltre 12 persone.

1.2.2 Capacità di condurre

Secondo il diritto vigente, per accertare l'incapacità di condurre per stato di ebbrezza è generalmente ordinata una prova del sangue. La procedura richiede tempo, è costosa per i diretti interessati (circa 400 franchi a seconda del tipo di analisi) e molto dispendiosa per le autorità. Spesso, infatti, occorrono ore prima che il prelievo di sangue venga effettuato in un ospedale o in uno studio medico e prima che il campione di sangue venga consegnato a un laboratorio di analisi. Inoltre, di norma sono necessari due agenti di polizia per accompagnare il conduttore per il prelievo di sangue.

La revisione semplifica la verifica della capacità di condurre in quanto ammette l'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio, analogamente a quanto avviene nel settore della circolazione stradale. Rispetto alla prova del sangue, l'analisi alcolemica dell'alito offre una serie di vantaggi. L'esecuzione semplice e rapida, la non invasività e, non da ultimo, i costi contenuti per i diretti interessati giustificano l'introduzione di questo mezzo probatorio. Inoltre, l'analisi alcolemica dell'alito permette alle forze di polizia di liberare risorse da destinare alle altre attività di controllo.

Uno svantaggio è costituito dal fatto che, stando alle attuali conoscenze scientifiche, non esiste a tutt'oggi un fattore indipendente dalla situazione di misurazione che permetta di convertire la concentrazione di alcol nell'alito misurata in concentrazione di alcol nel sangue e viceversa. La conversione tra concentrazione di alcol nell'alito e concentrazione di alcol nel sangue risulta quindi difficoltosa. Questo svantaggio può essere ampiamente eliminato fissando uno specifico valore limite di concentrazione di alcol nell'alito che non comporti né un inasprimento né un allentamento rispetto ai valori stabiliti per la prova del sangue.

Nel complesso i vantaggi dell'analisi alcolemica dell'alito prevalgono nettamente sugli svantaggi. L'analisi ha dato buone prove nel settore della circolazione stradale ed è ben accettata dalla popolazione.

Nell'ultima revisione della LNI sono state adottate le disposizioni esecutive dettagliate per l'accertamento della capacità di condurre battelli. Tuttavia, non esiste a tutt'oggi una base giuridica per autorizzare l'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio. Occorre quindi ammettere, come è il caso nel settore della circolazione stradale, l'accertamento della capacità di condurre per mezzo di tale analisi. I dettagli, come l'utilizzo corretto degli apparecchi di misurazione, l'allestimento dei verbali, il riconoscimento dei laboratori e degli esperti nonché i requisiti procedurali saranno disciplinati nelle disposizioni esecutive.

I requisiti per gli strumenti di misura utilizzati sono retti dalla legge federale del 17 giugno 2011 sulla metrologia (LMetr; RS 941.20). L'Ufficio federale competente e l'Istituto federale di metrologia (METAS) accerteranno se occorre applicare requisiti particolari che vanno oltre quelli applicati nel settore della circolazione stradale.

1.2.3 Abrogazione dell'articolo 49

L'articolo 49 LNI prevede una pena per il trasporto illecito di persone. Poiché però il trasporto di persone non è retto dalla LNI ma dalla legge sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1), la fattispecie penale del trasporto illecito di persone va stralciata dalla LNI, tanto più che non è coerente con l'articolo 57 capoverso 1 lettera c LTV. L'abrogazione dell'articolo 49 permette di eliminare questa incoerenza.

1.2.4 Introduzione di una base giuridica per la navigazione militare

Alla navigazione militare si applicano da tempo prescrizioni specifiche³. L'aggiunta all'articolo 56 permette di creare la necessaria base legislativa formale.

³ Ordinanza del 1° marzo 2006 sulla navigazione militare (ONM; RS 510.755)

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

1.3.1 Introduzione dell'attestato di sicurezza e della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi

Le modifiche proposte mirano ad adeguare la LNI alla prassi già adottata nel settore delle ferrovie⁴ e degli impianti a fune⁵ e a coinvolgere maggiormente nella procedura di autorizzazione i richiedenti, chiamati ad assumere in misura maggiore e sin dall'inizio del progetto la loro responsabilità di gestore di un battello passeggeri. In questo modo li si sensibilizza alle esigenze di sicurezza e al contempo si intensifica la collaborazione con l'autorità competente.

Finora l'UFT, che è anche l'autorità competente per il settore ferroviario e degli impianti a fune, ha raccolto esperienze positive con quest'approccio. L'organico esistente può verificare in modo approfondito i punti critici poiché viene sgravato da compiti di routine. Ciò permette di mantenere un elevato standard di sicurezza anche per i battelli, che diventano sempre più complessi.

1.3.2 Capacità di condurre

Le aggiunte proposte mirano ad adeguare la normativa sulla navigazione a quella sulla circolazione stradale, nell'interesse sia dei conducenti e dei conduttori che delle autorità d'esecuzione.

1.4 Compatibilità tra i compiti e le finanze

Gli adeguamenti proposti permettono una vigilanza efficiente sulla sicurezza dei battelli, precisano aspetti relativi alla capacità di condurre e alla fattispecie del trasporto illecito di persone e creano una base giuridica per la navigazione militare. Questi adeguamenti non hanno ripercussioni sulle finanze.

La creazione e la gestione di eventuali registri nel settore della navigazione avrebbero invece ripercussioni sulle finanze e sull'effettivo del personale. Se l'introduzione di registri fosse auspicata e ritenuta necessaria dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione, la Confederazione prenderebbe in considerazione un (co)finanziamento da parte dei Cantoni. In tal caso occorrerebbe quantificare i costi e definire le modalità di finanziamento e la ripartizione delle competenze.

1.5 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo

1.5.1 Introduzione dell'attestato di sicurezza e della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi

Nell'Unione europea l'ammissione delle navi della navigazione interna è retta dalle disposizioni della direttiva 2006/87/CE⁶. Questa, a sua volta, poggia sul Regolamen-

⁴ RS 742.101

⁵ RS 743.01

⁶ Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio, GU L 389 del 30.12.2006 pag. 1, modificata da ultimo dalla direttiva 2013/49/UE, GU L 272 del 12.10.2013 pag. 41.

to del 18 maggio 1994⁷ per l'ispezione dei battelli del Reno emanato dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno.

Questi atti normativi, praticamente identici, dell'Unione europea e della Commissione centrale per la navigazione del Reno si applicano alle navi di lunghezza pari o superiore a 20 metri, alle navi per le quali il prodotto fra lunghezza L, larghezza B e immersione T è pari o superiore in volume a 100 m³ come anche alle navi da passeggeri destinate al trasporto di più di 12 passeggeri oltre all'equipaggio⁸. In Svizzera queste norme si applicano sul tratto del Reno compreso tra Basilea e Rheinfelden. La direttiva⁹ e il Regolamento¹⁰ prevedono che le autorità competenti possono esentare del tutto o in parte un'imbarcazione dalla visita tecnica se da un attestato valido, rilasciato da un organismo di classificazione autorizzato, risulta che l'imbarcazione possiede in tutto o in parte i requisiti tecnici. Pertanto, a livello europeo esiste già la possibilità di rinunciare del tutto o in parte all'esame dei natanti a cura dell'autorità sulla base di attestati validi rilasciati da organismi di classificazione riconosciuti. La modifica proposta comporta un allineamento al diritto europeo applicabile.

1.5.2 Capacità di condurre

Le disposizioni del paragrafo 1.03 numero 4 del Regolamento di polizia del 1° dicembre 1993¹¹ per la navigazione sul Reno si applicano uniformemente nei principali Paesi europei interessati dalla navigazione interna (Belgio, Francia, Germania, Paesi Bassi). In linea di massima, contengono le stesse disposizioni sull'incapacità di condurre di quelle contenute nella legislazione svizzera sulla navigazione interna. Tuttavia, non prescrivono come vada accertata l'incapacità in caso di ebbrietà.

Il diritto europeo non contempla disposizioni in materia.

1.6 Attuazione

Le modifiche proposte sono molto dettagliate per quanto attiene alla vigilanza sulla sicurezza e alla capacità di condurre. Poiché per la loro attuazione sono necessarie prescrizioni supplementari, il progetto prevede una delega di competenze al Consiglio federale e una subdelega all'Ufficio federale dei trasporti.

1.7 Interventi parlamentari

Le presenti modifiche non vengono proposte in adempimento di interventi parlamentari.

⁷ RS **747.224.131**; il testo di questo regolamento non è pubblicato nella RU, ma può essere consultato gratuitamente all'Ufficio federale dei trasporti, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, o scaricato dal sito www.bav.admin.ch (soltanto in tedesco o francese). Ne possono essere richieste copie all'UFCL, Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna.

⁸ Art. 2 direttiva 2006/87/CE e § 1.02 Regolamento per l'ispezione dei battelli del Reno

⁹ Art. 10

¹⁰ § 2.12

¹¹ RS **747.224.111**; il testo del regolamento non è pubblicato nella RU, ma può essere consultato gratuitamente all'Ufficio federale dei trasporti, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, o scaricato dal sito www.bav.admin.ch (soltanto in tedesco o francese). Ne possono essere richieste copie all'UFCL, Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna.

2 **Commento ai singoli articoli**

2.1 **Legge federale sulla navigazione interna (LNI)¹²**

Sostituzione di espressioni

La sostituzione di espressioni mira a un'uniformazione terminologica tra la LNI, l'ordinanza sulla navigazione interna (ONI)¹³ e altri atti normativi che riguardano la navigazione, in analogia alla terminologia usata in ambito stradale (ad es. licenza, immatricolazione). Le modifiche proposte permettono inoltre di adeguare e rettificare la traduzione di alcuni termini, come idoneità, capacità e competenza.

Art. 1 cpv. 2^{bis}

Per migliorare la leggibilità della LNI e chiarire che l'introduzione della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi interessa unicamente i battelli passeggeri convenzionali, l'articolo 1 è completato da un nuovo capoverso che contiene la definizione di «battello per passeggeri». Sono quindi esclusi ad esempio i gommoni o le scialuppe. Le definizioni dettagliate che figurano nell'ONI restano invariate.

Art. 7

Per motivi di tecnica legislativa, viene aggiunta l'abbreviazione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) in modo da poterla utilizzare nei rimandi.

Art. 13 cpv. 2 e 2^{bis}

La lettera c del nuovo capoverso 2^{bis} introduce l'attestato di sicurezza, che è parte integrante della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi per i battelli adibiti al trasporto professionale di persone. L'attestato di sicurezza e la vigilanza in funzione dei rischi sono introdotti unicamente per i battelli passeggeri soggetti all'obbligo di concessione e autorizzazione secondo l'articolo 7 LNI. Non vi sono invece cambiamenti per quanto riguarda l'esame di altri battelli in vista dell'ammissione. Secondo il capoverso 2^{bis}, i documenti necessari per attestare la sicurezza di un battello saranno stabiliti a livello di ordinanza.

Sono da presentare tra l'altro la documentazione attestante la stabilità e la resistenza, gli attestati di sicurezza dei materiali e di conformità antincendio ma anche la prova che è stata conclusa un'assicurazione di responsabilità civile. Inoltre, la licenza di navigazione è rilasciata solo dopo che è stata accertata la conformità del battello alle prescrizioni.

Art. 14

Il nuovo capoverso 1^{bis} introduce la base giuridica per la vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi per i battelli adibiti al trasporto professionale di persone. Secondo l'attuale tenore dell'articolo, i battelli nuovi o trasformati per il trasporto professionale di persone sono sottoposti a un esame completo nell'ambito della procedura di

¹² RS 747.201

¹³ RS 747.201.1

ammissione. Il dispendio per le autorità competenti è molto elevato e vista la complessità sempre maggiore dei battelli in pratica l'esame non è più fattibile senza disporre di conoscenze specializzate in vari settori. A lungo termine questo potrebbe pregiudicare la sicurezza, il che va assolutamente evitato. Lo strumento più adatto in questo senso è la vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi. Le esperienze positive maturate in altri settori dall'UFT ma anche a livello europeo dimostrano che quest'approccio è appropriato.

Nell'ambito dell'esame ufficiale di un battello passeggeri, l'autorità competente potrà rinunciare del tutto o in parte all'esame del battello stesso o dei documenti presentati, limitandosi a esaminare il rapporto di sicurezza. Sono però sempre possibili controlli a campione.

I capoversi 3 e 4 sono stralciati dall'articolo 14 e spostati nella nuova sezione 1a.

Conformemente all'attuale capoverso 5, il Consiglio federale definirà i requisiti dettagliati per le perizie sulla sicurezza/i rapporti d'esame degli esperti indipendenti, che saranno inseriti nell'ordinanza del 14 marzo 1994¹⁴ concernente la costruzione e l'esercizio dei battelli e delle installazioni delle imprese pubbliche di navigazione (ordinanza sulla costruzione dei battelli, OCB) e nelle disposizioni esecutive del DATEC del 23 aprile 2007¹⁵ all'ordinanza sulla costruzione dei battelli (DE-OCB).

Sezione 1a: Vigilanza

La revisione permetterà anche di migliorare la sistematica del capitolo 3. È infatti opportuno riunire in un'unica sezione gli esami successivi, le trasformazioni e le modifiche, aspetti importanti per la sicurezza della fase d'esercizio che ne risulteranno quindi valorizzati.

L'attuale capoverso 3 dell'articolo 14, che concerne gli esami successivi, viene spostato all'articolo 15a, il quale a sua volta viene integrato nella nuova sezione 1a (vigilanza). La sezione accoglierà anche l'articolo 15b sulle trasformazioni e le modifiche, disciplinate attualmente dall'articolo 14 capoverso 4. La revisione riflette meglio l'importanza che le trasformazioni e le modifiche hanno per la sicurezza e precisa nel contempo il tenore delle disposizioni.

Art. 15a Esami successivi

Le disposizioni dell'attuale articolo 14 capoverso 3, relative agli esami successivi, sono spostate nel nuovo articolo 15a. Secondo il capoverso 2, anche l'esame successivo dei battelli adibiti al trasporto professionale di persone dev'essere condotto in funzione dei rischi. Questo era già possibile, ma la LNI non lo ha mai menzionato espressamente. La nuova formulazione crea trasparenza in materia. Il Consiglio federale potrà emanare prescrizioni sull'esame successivo dei battelli (cpv. 3).

¹⁴ RS 747.201.7

¹⁵ RS 747.201.71; le disposizioni esecutive del DATEC all'ordinanza sulla costruzione dei battelli non sono pubblicate né nella RU. Possono essere consultate gratuitamente all'Ufficio federale dei trasporti, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, o scaricate dal sito www.bav.admin.ch. Ne possono essere richieste copie all'UFCL, Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna.

Art. 15b Trasformazioni e modifiche

Poiché le trasformazioni e le modifiche possono avere ripercussioni importanti sulla sicurezza dei battelli, l'attuale articolo 14 capoverso 4 impone al detentore o al proprietario l'obbligo di annunciarle. Con la revisione si è ritenuto opportuno inserire questa disposizione nella sezione 1a e limitare la sua applicazione ai casi in cui le modifiche o le trasformazioni possono incidere sulla sicurezza del battello.

L'autorità decide caso per caso come procedere a questo riguardo (cpv. 3). Tuttavia il capoverso 2 precisa in quali casi occorre rinnovare o chiedere una nuova approvazione dei piani o autorizzazione d'esercizio.

Art. 17 cpv. 2, 4 e 5

Secondo l'articolo 17 capoverso 2 la licenza di condurre è rilasciata se l'esame ufficiale ha provato che il candidato possiede la necessaria competenza a condurre.

Gli attuali capoversi 4 e 5 vengono spostati nell'articolo 17a.

Art. 17a Idoneità a condurre e competenza a condurre

L'articolo 17a precisa cosa si intende per idoneità e competenza a condurre e definisce i requisiti per la conduzione di un battello o il servizio nautico prestato a bordo di un battello.

Art. 17b Accertamento dell'idoneità o competenza a condurre (cfr. anche FF 2010 7507 segg., ad art. 15d)

Cpv. 1

Se vi sono dubbi sull'idoneità di una persona a condurre, in linea principio vanno ordinati i necessari accertamenti. L'elenco dei casi principali riportati al capoverso 1 non è esaustivo.

Lett. a

Dal punto di vista medico l'accertamento dell'idoneità a condurre è indicato per le persone che hanno condotto un battello con una concentrazione di alcol nel sangue pari o superiore all'1,6 per mille. Per raggiungere questo tasso alcolemico, un uomo di corporatura media deve aver consumato nell'arco di due ore circa 2,5 litri di birra o 1 litro di vino. Un valore così elevato è segno di un problema di abuso o addirittura di dipendenza¹⁶.

Lett. b

Gli accertamenti possono essere motivati da un lato dalla conduzione sotto l'influsso di stupefacenti e dall'altro dalla presenza a bordo di droghe pesanti (ad es. cocaina ed eroina), anche se al momento del controllo la persona non si trovava sotto l'influsso di tali sostanze. L'elevato rischio di dipendenza legato al consumo di droghe pesanti giustifica gli accertamenti anche su persone che al momento del controllo non si trovavano sotto l'influsso di droghe. Chi invece detiene a bordo

¹⁶ Stephan E.: Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttättern in den ersten 2 Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit n. 23, pagg. 2-9 (1986). Krüger H.P., Das Unfallrisiko und der Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikoe erhöhender Faktoren, Gustav Fischer Verlag, Stoccarda, 1995.

droghe leggere (ad es. canapa) dev'essere sottoposto a una verifica dell'idoneità solo se conduce il battello in stato di incapacità.

Lett. c

Chi commette le infrazioni summenzionate denota un'inidoneità caratteriale.

Lett. d e cpv. 4

Nel caso di persone con disabilità fisiche esistono molte possibilità per ripristinarne l'idoneità a condurre (in particolare apportando trasformazioni ai battelli). Problematica è invece la situazione delle persone con disabilità psichiche. In questi casi occorre verificare se la malattia psichica è compatibile con la conduzione sicura di un battello. Per questo motivo, gli uffici cantonali AI dovranno poter notificare all'autorità competente in materia di navigazione i dati necessari a valutare l'idoneità e la competenza a condurre. In presenza di tale notifica, l'autorità competente in materia di navigazione effettua i necessari accertamenti. Il diritto di notifica degli uffici cantonali AI è sancito nella legge federale del 19 giugno 1959¹⁷ su l'assicurazione per l'invalidità (LAI) (art. 66a cpv. 1^{bis} disegno LAI; cfr. commento in merito). Dato che gli uffici AI non possono sapere se una persona è autorizzata a condurre oppure no, le autorità cantonali competenti provvedono a informarli.

Lett. e e cpv. 3

Come nel diritto vigente, i medici devono avere la possibilità di segnalare alle autorità cantonali competenti le persone che non ritengono idonee a condurre. Anche in futuro si rinuncia a sancire un obbligo di notifica in quanto sarebbe difficilmente attuabile e potrebbe deteriorare in modo permanente il rapporto tra medico e paziente.

Cpv. 2

In linea di massima, dal compimento dei 70 anni tutti i conduttori di battello devono sottoporsi ogni due anni a un controllo medico che attesti la loro idoneità a condurre. Attualmente soltanto i titolari di licenze di condurre battelli a titolo professionale sottostanno a disposizioni sul controllo dell'idoneità in funzione dell'età. Queste disposizioni, più severe, vanno mantenute.

Cpv. 5

Il capoverso prevede la possibilità di adottare misure qualora vi siano dubbi sulla competenza a condurre. La competenza a condurre comprende da un lato la conoscenza delle norme della circolazione e dei segnali, dall'altro la capacità di condurre un battello senza mettere in pericolo gli altri utenti, di interpretare correttamente le condizioni del traffico e di reagire in modo adeguato. In base alla lacuna individuata è adottata una delle misure elencate.

Cpv. 6

Il capoverso garantisce che, in caso di dubbi sull'idoneità a condurre di una persona, l'autorità competente in materia di navigazione possa informare ad esempio l'autorità competente per la circolazione stradale o quella di un altro Cantone.

*Art. 18a Periodo d'attesa in seguito a conduzione senza licenza
(cfr. anche FF 2010 7508, ad art. 15e)*

¹⁷ RS 831.20

L'articolo 18a introduce un periodo d'attesa in seguito a conduzione senza licenza. Attualmente un tale periodo è previsto all'articolo 21 capoverso 2 solo a seguito di revoca della licenza.

Art. 19 cpv. 3 e 4

Il capoverso 3 precisa quando la licenza viene revocata o quando il conduttore viene ammonito. Attualmente la legge non prevede questa precisazione.

Il capoverso 4 stabilisce che nel fissare la durata della revoca della licenza devono essere considerate le circostanze del singolo caso.

Art. 20–20b

Le disposizioni sono completate con l'aggiunta del termine «concentrazione di alcol nell'alito» (art. 20 cpv. 1 lett. d). Per accertare lo stato di ebbrietà ci si baserà di regola sull'esito dell'analisi dell'alito e non più su quello della prova del sangue. Poiché non è possibile effettuare una conversione diretta dei valori, la LNI fissa i limiti della concentrazione di alcol nell'alito (cfr. commenti al n. 1.2.2)

Art. 24b cpv. 3 lett. a e c, 3^{bis}, 4^{bis}, 6 e 7

L'introduzione dell'analisi alcolemica dell'alito richiede l'adeguamento di varie disposizioni analogamente alla normativa applicabile alla circolazione stradale. Per maggiore chiarezza, l'attuale capoverso 6 verrà suddiviso in due capoversi (6 e 7).

Cpv. 7 lett. a

I limiti più severi di concentrazione di alcol nell'alito e nel sangue saranno applicabili alle persone che partecipano alla conduzione di un battello o che prestano servizio nautico a bordo anche nel caso di corse senza passeggeri o senza carico.

Cpv. 7 lett. d

Secondo la definizione di cui all'articolo 2 ONI, il termine «battello» («natante» nell'ONI) indica qualsiasi corpo galleggiante destinato a spostarsi sulla superficie dell'acqua o sotto di essa. Pertanto le sanzioni penali in caso di incapacità di condurre sarebbero applicabili anche ai piccoli natanti senza motore. Tuttavia, vista la loro non pericolosità, il Consiglio federale deve poter escludere la punibilità in questi casi. Quest'eccezione sarà limitata ai piccoli canotti pneumatici o alle imbarcazioni da spiaggia.

Cpv. 7 lett. e

Come nel caso della circolazione stradale, il disciplinamento dei dettagli, quali l'utilizzo corretto degli apparecchi di misurazione, l'allestimento dei verbali, il riconoscimento dei laboratori e degli esperti nonché gli altri requisiti procedurali, sarà delegato all'Ufficio federale competente. Concretamente, sono dichiarate applicabili le disposizioni in vigore per la circolazione stradale. Questo ha senso in quanto, come nel settore della circolazione stradale, spetterà alla polizia cantonale eseguire i controlli. Tuttavia, la base giuridica attuale non è sufficiente.

Le altre lettere del capoverso 7 vengono leggermente modificate dal punto di vista redazionale.

Art. 41 cpv. 1

Il capoverso viene completato con l'aggiunta del termine «concentrazione di alcol nell'alito» e leggermente riformulato.

2.2 Legge sui disabili (LDis)¹⁸

Art. 9 cpv. 3 lett. c n. 4

Con l'aggiunta dell'articolo 14 LNI le organizzazioni possono presentare ricorso contro il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio per i battelli delle imprese pubbliche di navigazione. Non è tuttavia prevista una procedura formale di partecipazione o di pubblicazione dei piani.

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1 Ripercussioni finanziarie

Le modifiche non generano costi supplementari per la Confederazione. Il dispendio generale legato all'esame per l'ammissione dei battelli adibiti al trasporto professionale di persone resta invariato. Con la nuova procedura di ammissione è possibile, in settori meno rilevanti, rinunciare all'esame sulla base degli attestati di sicurezza presentati, mentre in settori importanti per la sicurezza si possono effettuare esami approfonditi in funzione dei rischi.

L'accertamento semplificato dell'idoneità a condurre non ha ripercussioni finanziarie per la Confederazione poiché l'esecuzione è di competenza dei corpi di polizia cantonali.

Nemmeno l'abrogazione dell'articolo 49 e il completamento dell'articolo 56 LNI danno luogo a spese supplementari per la Confederazione.

3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Nel settore dell'ammissione dei battelli adibiti al trasporto professionale di persone gli aspetti legati alla sicurezza acquistano un'importanza sempre maggiore e generano costi di personale crescenti per le autorità competenti. Mantenendo senza modifiche l'attuale organico non sarà più possibile garantire l'adempimento dei compiti. Visto però che un aumento degli effettivi non entra in discussione, occorre cercare alternative. L'introduzione della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi e dell'attestato di sicurezza permette all'autorità competente di procedere a esami mirati e accurati e la sgrava dai compiti di routine. Le conoscenze specialistiche possono quindi essere utilizzate in modo più mirato, il che permette di aumentare la sicurezza con le stesse risorse di personale nonostante la crescente complessità dei battelli.

¹⁸ RS 151.3

Per quanto riguarda l'accertamento della capacità di condurre è sufficiente rinviare alle disposizioni applicabili alla circolazione stradale, tra cui quelle sulla procedura di verifica e accertamento della capacità. Autorizzando l'analisi alcolemica dell'alito come mezzo di prova si facilita il lavoro delle autorità d'esecuzione. Queste ultime conoscono peraltro già la procedura e possono sfruttare l'ampio bagaglio di esperienze acquisito nel settore della circolazione stradale.

L'abrogazione delle disposizioni penali applicate al trasporto illecito di persone permette di uniformare le disposizioni penali e procedurali e, come anche la modifica dell'articolo 56, non ha alcun effetto sui costi di personale.

3.1.3 Altre ripercussioni

Le modifiche proposte non hanno ripercussioni sul piano organizzativo o edile.

3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i richiedenti

La vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi avrà ripercussioni per i Cantoni poiché è a loro che compete l'ammissione di battelli adibiti al trasporto professionale, ma non regolare, di persone. Quanto affermato in precedenza per la Confederazione vale anche in questa sede: il dispendio generale legato all'esame per l'ammissione dei battelli resta invariato. Con la nuova procedura di ammissione è possibile, in settori meno rilevanti, rinunciare all'esame sulla base degli attestati di sicurezza presentati, mentre in settori importanti per la sicurezza si possono effettuare esami approfonditi in funzione dei rischi.

Grazie alla formulazione più chiara, le modifiche proposte per l'accertamento della concentrazione di alcol nel sangue porteranno a uno sgravio. Per quanto riguarda invece la verifica della capacità degli ultrasessantenni di condurre battelli a titolo professionale si prevede un aumento del dispendio amministrativo per i Cantoni. Questo dispendio è difficilmente quantificabile in quanto non si conosce il numero dei conduttori che si sottoporranno alla procedura. Va detto però che i Cantoni hanno un'ampia esperienza in questo campo, maturata nel settore della circolazione stradale. È chiaro che i conduttori ultrasessantenni di battelli non commerciali dovranno sostenere costi supplementari, che sono però accettabili al fine di mantenere un elevato standard di sicurezza.

Per i richiedenti, il passaggio a una vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi dovrebbe da un lato ridurre leggermente gli emolumenti, dall'altro aumentare i costi per l'allestimento degli attestati di sicurezza. I costi complessivi potrebbero aumentare rispetto a oggi ma l'aumento risulterebbe comunque contenuto se si considera il costo totale della costruzione di un battello.

L'esecuzione delle prescrizioni sull'accertamento della capacità di condurre spetta ai Cantoni. Le autorità di polizia incaricate dispongono spesso già di esperienza al riguardo, maturata nel settore della circolazione stradale. Questo fatto e la precisione delle disposizioni della LNI facilitano l'accertamento della capacità di condurre. I Cantoni traggono quindi vantaggio dalle nuove disposizioni.

3.3 Ripercussioni per l'economia

L'introduzione dell'attestato di sicurezza e della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi comporterà spese per le società di navigazione. Per i battelli passeggeri l'allestimento degli attestati di sicurezza potrebbe generare un aumento del 3–5 per cento dei costi complessivi di costruzione o trasformazione. Questi costi sono unici e non concernono la flotta esistente (eccetto le trasformazioni che hanno ripercussioni sulla sicurezza dei battelli). La modifica non ha pertanto ripercussioni rilevanti per l'economia, tanto più che gli emolumenti per i controlli dovrebbero diminuire.

L'abrogazione dell'articolo 49 e il completamento dell'articolo 56 LNI non avranno ripercussioni per l'economia.

3.4 Ripercussioni per la società

Le modifiche non hanno ripercussioni sulla società. L'esame in funzione dei rischi e le disposizioni sulla capacità di condurre possono tuttavia migliorare la sicurezza sulle acque svizzere in generale.

3.5 Ripercussioni per l'ambiente

L'avamprogetto non ha ripercussioni sull'ambiente.

3.6 Altre ripercussioni

L'avamprogetto non avrà prevedibilmente ripercussioni su altri ambiti, in particolare su quello della politica estera.

4 Programma di legislatura e strategie nazionali del Consiglio federale

4.1 Rapporto con il programma di legislatura

L'avamprogetto non è stato annunciato né nel messaggio del 25 gennaio 2012¹⁹ sul programma di legislatura 2011–2015 né nel decreto federale del 15 giugno 2012²⁰ sul programma di legislatura 2011–2015.

Tuttavia, la revisione parziale della LNI è opportuna poiché l'introduzione della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi permette di garantire un elevato standard di sicurezza in sede di ammissione dei battelli adibiti al trasporto professionale di persone. Per quanto riguarda l'accertamento della capacità di condurre, l'introduzione dell'analisi alcolemica dell'alito come mezzo di prova corrisponde a

¹⁹ FF 2012 7333

²⁰ FF 2012 6413

un bisogno generale. Ciò vale anche per l'adeguamento della fattispecie penale del trasporto illecito di persone.

4.2 Rapporto con le strategie nazionali del Consiglio federale

Il progetto non ha legami diretti con le strategie nazionali del Consiglio federale.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

Il progetto di revisione poggia sull'articolo 87 della Costituzione federale²¹ (Cost., competenza legislativa della Confederazione in materia di navigazione).

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Le acque di confine svizzere e il tratto del Reno tra Rheinfelden e Basilea sono disciplinati da accordi internazionali sulla navigazione interna. Poiché non interessa queste acque, la presente revisione è compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera.

5.3 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 164 Cost. e l'articolo 22 capoverso 1 della legge federale del 13 dicembre 2002²² sull'Assemblea federale (legge sul Parlamento, LParl) l'Assemblea federale emana sotto forma di legge federale tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto. La presente revisione riguarda disposizioni di questo genere.

5.4 Subordinazione al freno delle spese

Poiché non comporta spese uniche di oltre 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti di oltre 2 milioni di franchi, il presente progetto non sottostà alle disposizioni sul freno alle spese secondo l'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost.

5.5 Conformità alla legge sui sussidi

Il progetto non crea una base giuridica per il versamento di sussidi e non contempla la concessione di crediti e la definizione di limiti di spesa.

5.6 Delega di competenze legislative

Il progetto prevede solo mandati legislativi al Consiglio federale che secondo l'articolo 182 capoverso 2 Cost. autorizzano a emanare norme di esecuzione per concretizzare la legge.

5.7 Protezione dei dati

Per attuare il progetto di revisione non è necessario trattare dati personali o adottare altre misure che potrebbero avere ripercussioni sulla protezione dei dati.

²¹ RS 101

²² RS 171.10