



4 agosto 2006

---

## **Ordinanza sulla navigazione interna (ONI)**

### **Prescrizioni in materia di gas di scarico dei motori di battelli nelle acque svizzere (OGMot)**

Rapporto sui risultati dell'indagine conoscitiva

---

#### **CLASSIFICAZIONE**

N. registrazione/incarto

<b>Indice</b>	<b>Pagina</b>
<b>I. Premesse</b>	
1. Introduzione, obiettivi della revisione, indagine conoscitiva	2
2. Pareri pervenuti	2
<b>II. Ordinanza sulla navigazione interna (ONI)</b>	
1. Sommario, questioni principali	4
2. Pareri concernenti singoli articoli del progetto di revisione	5
3. Ulteriori proposte di modifica	13
<b>III. Prescrizioni in materia di gas di scarico dei motori di battelli (OGMot)</b>	
1. Sommario, questioni principali	16
2. Pareri concernenti singoli articoli del progetto di revisione	16
3. Ulteriori proposte di modifica	17

## I. Premesse

### 1. Introduzione, obiettivi della revisione, indagine conoscitiva

Dal 10 febbraio al 2 giugno 2006 il DATEC ha svolto un'ampia indagine conoscitiva sulla revisione dell'ONI e dell'OGMot.

Con la revisione dell'ONI e dell'OGMot si perseguono principalmente i seguenti obiettivi:

- recepimento parziale nel diritto svizzero sulla navigazione interna della direttiva aggiornata 2003/44/CE sulle imbarcazioni da diporto, in particolare per quanto concerne le emissioni di rumore di natanti, le emissioni di gas di scarico di motori di natanti e le moto d'acqua;
- introduzione di valori limite di tasso alcolemico per i conduttori di natanti;
- armonizzazione dei requisiti per la formazione e l'esame dei conduttori di battelli per passeggeri;
- eliminazione di problemi legati all'esecuzione, aggiornamento e altre modifiche.

### 2. Pareri pervenuti

#### 2.1 Sommario

Dei 112 organi interpellati 62 hanno inviato il loro parere. In alcuni casi sono pervenute risposte cumulative, il che spiega la quota relativamente modesta di pareri pervenuti. Altri 10 pareri sono stati inviati da persone, associazioni o cerchie che, pur non essendo state interpellate, hanno ritenuto di essere interessate dalla revisione dell'ONI e dell'OGMot.

In linea di massima la maggior parte dei partecipanti all'indagine si esprime positivamente sulla revisione o concorda sull'indirizzo della stessa, limitandosi a esporre osservazioni e/o proposte complementari solo su singoli articoli. Otto partecipanti si dichiarano completamente d'accordo con le proposte di revisione dell'ONI e dell'OGMot o rinunciano a trasmettere un parere (Cantoni AI, AR, SO, JU, USAM, electrosuisse, PUSCH e Pro Natura).

#### 2.2 Cantoni

Sono pervenuti i pareri dell'Associazione dei servizi cantonali della navigazione (vks) e di 22 Cantoni (AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG e ZH).

#### 2.3 Associazioni, cerchie interessate, altri

Hanno inviato il loro parere anche 24 associazioni, cerchie e altri interessati, di cui riportiamo qui di seguito l'elenco:

Federazione svizzera di canoa	FSC
Cruising Club Svizzero	CCS
Swiss Sailing	
Federazione svizzera motonautica	FSM
Centre Patronal	CP
Association Suisse Romande des Professionnels du Nautisme	ASPAN
Aqua nostra Svizzera	
Verband Schweizerischer Bagger- und Lastschiffbesitzer	VBL
Verband der Motorlastschiffbesitzer am Zürichsee und Walensee	VMLBZW

## CLASSIFICAZIONE

N. registrazione/incarto

Organizzazione mantello delle piccole e medie imprese	USAM
Schweizerischer Berufsfischerverband	SBFV
Federazione svizzera del turismo	FST
Verband Schweizerischer Motorboot- und Segelschulen	VSMS
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Zentralschweiz und des Kantons Tessin	ACVZT
electrosuisse	
Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni	upi
Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca	LPMR
Praktischer Umweltschutz Schweiz	PUSCH
Pro Natura	
Unione dei trasporti pubblici	UTP
Associazione delle aziende svizzere di navigazione	AASN
Compagnie Générale de navigation sur le lac Léman	CGN
Schiffahrtsbetrieb Rorschach	SR
Bombardier Recreational Products	BRP
Base logistica dell'esercito svizzero al DDPS	BLEs
Associazione svizzera dei costruttori navali	ASCN
Verband Schweizerischer Importeure von Marinemotoren	VSIM

### 2.4 Partiti politici

Il PPD e l'UDC rinunciano a trasmettere il loro parere; il PLR e il PS non hanno risposto.

## II. Ordinanza sulla navigazione interna (ONI)

### 1. Sommario, questioni principali

#### 1.1 In generale

In linea di massima nella maggior parte dei pareri si esprime consenso sulla modifica dell'ONI e sugli obiettivi principali perseguiti. Tuttavia, numerose disposizioni sono considerate in modo critico e sono pervenute ulteriori domande di modifica, in parte alquanto divergenti.

#### 1.2 "Direttiva aggiornata 2003/44/CE sulle imbarcazioni da diporto"

I lavori preliminari su questa tematica sono stati molto ampi e complessi. Sebbene all'inizio dell'indagine conoscitiva fosse stato raggiunto un consenso tra le cerchie interessate (vks, settore della costruzione navale e amministrazione federale) riguardo al recepimento dei "valori limite delle emissioni acustiche", la vks e numerosi Cantoni si sono espressi in modo critico durante l'indagine, negando il consenso raggiunto in precedenza.

Per quanto concerne l'ammissione delle cosiddette "moto d'acqua" sulle acque svizzere, i pareri pervenuti sono molto contrastanti: alcuni chiedono un divieto totale, altri la completa liberalizzazione dell'impiego di questi natanti sulle acque svizzere.

La maggior parte dei Cantoni richiede espressamente una modifica della procedura d'omologazione delle imbarcazioni sportive prevista dalla direttiva CE. L'omologazione non dovrebbe più essere possibile unicamente in base alle dichiarazioni di conformità, come previsto nella direttiva CE, dato che queste sarebbero spesso errate o incomplete. Inoltre, procurarsi una dichiarazione di conformità richiederebbe talvolta un onere notevole. In tali casi l'immatricolazione delle imbarcazioni da diporto dovrebbe essere possibile anche sulla base di esami tecnici effettuati dai servizi cantonali della navigazione. In tal modo si introdurrebbe tuttavia nel diritto svizzero della navigazione interna un "sistema duale di immatricolazione" (libertà di scelta tra l'immatricolazione come "imbarcazione sportiva" oppure come "imbarcazione da diporto" con standard tecnici diversi).

#### 1.3 Valori limite del tasso alcolemico per i conduttori di natanti

Generalmente l'introduzione di valori limite del tasso alcolemico per i conduttori di natanti è accolta positivamente; tuttavia, questa tematica suscita numerose domande che mettono in discussione l'introduzione dei valori limite a livello di ordinanza.

Si mette in dubbio, ad esempio, che la legge federale sulla navigazione interna<sup>1</sup> (LNI) rappresenti una base legale sufficiente per l'introduzione di valori limite a livello di ordinanza, soprattutto se confrontata con la legge sulla circolazione stradale<sup>2</sup> (LCStr). Il sistema di sanzioni basato sulla LNI è considerato troppo severo rispetto a quello della LCStr e si richiede che nel diritto svizzero della navigazione interna siano adottati gli stessi valori limite previsti già dal 2001 per il lago di Costanza dal Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza<sup>3</sup> (RNC). Si richiede inoltre che sia chiarito il procedimento da seguire per accertare lo stato di ebbrezza dei conduttori di natanti e che siano disciplinati i casi in cui i conduttori assumono farmaci o droghe.

Inoltre, si avanzano varie proposte puntuali, che vanno dall'introduzione del limite dello 0 ‰ alla classificazione di determinate categorie professionali nel gruppo dei conduttori di na-

<sup>1</sup> Legge federale del 3 ottobre 1975 sulla navigazione interna, RS 747.201

<sup>2</sup> Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale, RS 741.01

<sup>3</sup> Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza del 13 gennaio 1976, RS 747.223.1

tanti impiegati a titolo non professionale fino alla richiesta di rinunciare del tutto all'introduzione di valori limite del tasso alcolemico.

#### 1.4 **Armonizzazione dei requisiti per la formazione e l'esame dei conduttori di battelli per passeggeri**

In linea di principio, pur accogliendo con favore tale armonizzazione, i Cantoni e l'AASN fanno notare il sussistere di alcuni problemi non risolti concernenti i permessi di condurre rilasciati secondo la legislazione precedente. Inoltre, sono pervenuti pareri contrastanti riguardo a un eventuale svolgimento degli esami teorici dei conduttori di battelli da parte della Confederazione.

#### 1.5 **Eliminazione di problemi legati all'esecuzione, aggiornamento e altre modifiche**

Oltre alle modifiche proposte, per lo più incontestate, i Cantoni, le cerchie interessate, le associazioni e altri interessati richiedono adeguamenti / complementi, in parte molto ampi e spesso alquanto controversi, a vari altri articoli.

Citiamo in particolare le richieste, presentate dai Cantoni, di creare una base per l'introduzione di un cosiddetto certificato di assicurazione elettronico per natanti e una procedura per multe disciplinari, analoga a quella applicata nella circolazione stradale.

## 2. **Pareri concernenti singoli articoli del progetto di revisione dell'ONI**

### 2.1 **Articolo 2, varie definizioni**

2.1.1 **Capoverso 1 lettera q, «natante destinato a scopo di abitazione»:** il Cantone BE ritiene che la definizione proposta non tenga conto della realtà dei fatti: i criteri ivi riportati sarebbero difficilmente verificabili e quindi non adatti allo scopo. Il Cantone BE come pure i Cantoni NE e ZH, propongono alcune modifiche del testo.

Il Cantone TG ritiene che nella definizione proposta potrebbero essere comprese anche imbarcazioni a vela e a motore di maggiori dimensioni e propone pertanto di completarla.

I Cantoni FR e NE propongono una modifica redazionale del testo francese.

2.1.2 **Capoverso 1 lettera r, «moto d'acqua»:** il Cantone AG chiede che sia stralciata la disposizione secondo la quale le moto d'acqua sono considerate imbarcazioni da diporto. In tal modo si vuole consentire l'impiego di questi natanti sulle acque svizzere come imbarcazioni sportive.

Il Cantone TG propone di completare la definizione inserita nel progetto con i termini inglesi «aqua-scooter» e «jet-bike». ASCN e VSIM concordano con il testo proposto, ma suggeriscono di prendere in esame l'impiego del termine «scooter d'acqua».

2.1.3 **Capoverso 1 lettera k «battello a remi» e lettera s «kajak»:** la vks chiede di stralciare la definizione di «kajak», che aveva inizialmente proposto, e di completare la definizione di «battello a remi» includendovi le cosiddette «imbarcazioni a pagaia». In tal modo si creerebbe una base migliore per l'applicazione di varie disposizioni dell'ONI. Questa proposta, che rende necessaria anche una modifica dell'articolo 16 capoverso 2 lettere c e d (cfr. testo sottostante), è sostenuta da 14 Cantoni (BE, BL, BS, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG e ZH).

La FSC chiede che il termine «kajak» sia sostituito con il termine «canoa» e, inoltre, che le espressioni «senza chiglia» e «il cui ponte è chiuso» siano eliminate dal testo della definizione. Qualora il termine «kajak» fosse sostituito con «canoa», sarebbe necessario adeguare anche l'articolo 16 capoverso 2 lettera d e cancellare il termine «canoa» nel testo dell'articolo 16 capoverso 2 lettera c, per escludere malintesi.

2.1.4 **Capoverso 1 lettera t, «natante da noleggio»:** il VSMS chiede di completare la definizione includendovi il noleggio di natanti con relativo conduttore, il che contribuirebbe ad aumentare la sicurezza, dato che tali conduttori avrebbero migliori conoscenze del luogo.

- 2.1.5 **Capoverso 2 lettera b, «lunghezza» e c «larghezza»:** la vks chiede che siano riprese nell'ONI le definizioni di  $L_h$  e  $B_h$  della norma ISO 8666 e, inoltre, che sia chiarita l'applicazione di tali concetti alle imbarcazioni dotate di più scafi. Richieste di contenuto uguale o analogo sono presentate da 13 Cantoni (AG, BE, BL, BS, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG e ZH) come pure dall'ASCN e dal VSIM.
- 2.1.6 **Capoverso 4 lettera b, «trasporto professionale»:** VBL e VMLBZW temono che, introducendo tale definizione, si ponga fine presto o tardi al trasporto occasionale di passeggeri su battelli da carico e chiedono di classificare in categorie diverse i trasporti effettuati a titolo professionale dalle imprese di navigazione concessionarie e i trasporti sporadici di passeggeri su battelli da carico.
- 2.2 **Articolo 38 capoverso 5, entrate di porti e imbarcato (segnalazione del divieto di balneazione):** i Cantoni TG e ZH propongono di stralciare, senza sostituirla, tale disposizione formulata con il verbo potere, al fine di evitare incertezze riguardo alla validità del divieto di balneazione ai sensi dell'articolo 77 nel caso in cui manchi la relativa segnalazione. Il Cantone ZH chiede inoltre di eliminare la tavola A.14 dell'allegato 4. Nel caso in cui il capoverso 5 sia mantenuto, propone di stralciare le parole «di battelli in servizio regolare», in modo che la tavola di divieto possa essere impiegata in modo più ampio.

La CGN accoglie con favore l'introduzione della tavola di divieto, ma rileva che è necessario motivare tale introduzione presso i Cantoni.

2.3 **Articolo 41 capoverso 4, valori limite del tasso alcolemico per conduttori di natanti**

In quasi tutti i pareri si approva inizialmente l'intenzione di introdurre valori limite del tasso alcolemico allo scopo di creare una base legale che consenta un'applicazione unitaria per il settore della navigazione. Tuttavia, si sollevano varie critiche in merito alle singole disposizioni.

La vks mette in dubbio che la legittimazione a introdurre questi valori limite al livello dell'ONI sia sufficiente, adducendo il fatto che l'articolo 106 capoverso 6 della LCStr in base al quale, analogamente all'articolo 56 della LNI, il Consiglio federale è autorizzato a emanare disposizioni d'esecuzione, non costituirebbe una base sufficiente per l'introduzione di valori limite del tasso alcolemico a livello di ordinanza. Nell'articolo 55 capoverso 6 LCStr tale competenza sarebbe invece attribuita all'Assemblea federale.

Secondo la vks, il sistema di sanzioni previsto dalla LNI per i conduttori in stato di ebbrezza è più severo rispetto a quello della LCStr, poiché nella LNI manca la distinzione tra fattispecie «semplice» e «qualificata». Di conseguenza, in particolare per la prima sanzione, l'entità della pena prevista ai sensi della LNI sarebbe maggiore rispetto a quella applicata nella circolazione stradale. Inoltre, poiché nella navigazione il pericolo potenziale sarebbe molto minore che nella circolazione stradale, tale disparità di trattamento non risulterebbe giustificata.

Secondo la vks, il valore limite previsto per i conduttori di battelli impiegati per il trasporto di passeggeri a titolo professionale (battello per il trasporto a titolo professionale di un numero di passeggeri superiore a 12) deve essere applicato anche ai conduttori di battelli sui quali sono trasportate a titolo professionale meno di 12 persone.

In Svizzera dovrebbero inoltre essere introdotti gli stessi valori limite validi sul lago di Costanza (0,8 ‰ in ambito non professionale e 0,1 ‰ in ambito professionale).

Secondo la vks, il progetto di revisione non disciplina il procedimento per determinare lo stato di ebbrezza; anche questo punto dovrebbe essere adeguatamente regolamentato.

Pareri uguali o simili sono espressi da 17 Cantoni (AG, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, OW, SG, SZ, TG, TI, UR, ZG e ZH) come pure dall'SR.

I Cantoni NW, SZ e l'ACVZT chiedono che, oltre all'introduzione di un valore limite del tasso alcolemico, siano disciplinati anche i casi di conduzione di natanti sotto l'influsso di droghe e farmaci, eventualmente modificando anche la LNI.

I Cantoni NW, VD e l'ACVZT chiedono l'introduzione del limite dello 0 ‰ per i conduttori di natanti impiegati per il trasporto professionale di merci e di passeggeri. Il Cantone VD approva le altre disposizioni dell'articolo 41 capoverso 4. Il Cantone OW ritiene necessaria una disposizione che vieti il consumo di alcol durante l'orario di lavoro. La BLEs chiede che ai conduttori di natanti per trasporti professionali sia vietato consumare bevande alcoliche nelle 6 ore precedenti l'inizio del lavoro.

ASCN e VSIM propongono di adeguare la normativa a quella della LCStr e chiedono che sia introdotta, anche per la navigazione, la distinzione tra fattispecie «semplice» e «qualificata».

FSM e Aqua Nostra chiedono che i pescatori professionisti non siano sottoposti al valore limite dello 0,2 ‰, valido per conduttori di natanti impiegati a titolo professionale e, inoltre, che sia eliminato il valore limite dello 0,5 ‰ per tutti gli altri conduttori di natanti. Secondo queste associazioni, il testo proposto darebbe adito a incertezze giuridiche, con il pericolo di interpretazioni casuali e arbitrarie, e non sarebbe applicabile concretamente. Si esprimono infine dubbi relativi alla sicurezza in caso di avvisi di tempesta imprevisti; in tali casi i conduttori con un tasso alcolemico superiore al valore limite consentito non dovrebbero condurre il loro natante in un porto sicuro prima che il tasso alcolemico sia sceso al di sotto di tale limite.

CP e SPN chiedono che i controlli del tasso alcolemico siano effettuati solo sui natanti in navigazione e non stazionati nei porti e criticano l'introduzione del limite dello 0,2 ‰ per il settore professionale, considerato lo 0,0 ‰ in vigore sulla strada per lo stesso settore.

VBL e VMLBZW ritengono che i requisiti per la circolazione stradale e quelli per la navigazione non siano paragonabili e che quindi occorre distinguere gli uni dagli altri. In particolare, si dovrebbe rinunciare ai requisiti proposti per i conduttori di battelli merci.

La FST si esprime a favore della normativa proposta, presuppone che i nuovi valori limite saranno controllati regolarmente dalle autorità. Anche l'upi sostiene la modifica proposta. La CGN accoglie con favore le disposizioni, osservando però che meglio ancora sarebbe introdurre il limite dello 0 ‰ per i conduttori di natanti a titolo professionale.

Il VSMS ritiene che i valori limite del tasso alcolemico andrebbero disciplinati in una legge e non in un'ordinanza.

- 2.4 **Articolo 54 capoverso 1, pratica dello sci nautico o di simili attività sportive:** i Cantoni SG e ZH propongono un complemento redazionale per il capoverso 1.
- 2.5 **Articolo 72 capoverso 2 lettera a, manifestazioni nautiche:** Swiss Sailing chiede che sia mantenuta la formulazione attuale, vale a dire che si rinunci a menzionare la sicurezza delle persone. Secondo Swiss Sailing gli organizzatori delle manifestazioni nautiche si avvalgono di personale esperto e specializzato, in grado di mettere in atto le misure necessarie per garantire la sicurezza nel corso di tali manifestazioni. Inoltre l'organizzatore, essendo chiamato a rispondere di eventuali atti colposi sia sul piano civile che sul quello penale, avrebbe tutto l'interesse di garantire un'organizzazione impeccabile delle manifestazioni.
- 2.6 **Articolo 74 capoverso 2 lettera e, permesso della categoria B per condurre battelli merci sui quali possono essere trasportati passeggeri:** vks, i Cantoni BS, BL, NW, OW e ZG, VSSU e SR accolgono con favore la nuova disposizione.
- Il Cantone UR, VBL e VMLBZW sono del parere che debba essere mantenuta l'attuale categoria di permesso necessaria per i conduttori (cat. C e non, come proposto, cat. B).
- 2.7 **Articolo 77 capoverso 1, 2 e 3 lettera d, divieto di balneazione e di immersione:** la vks chiede che il divieto di effettuare immersioni sia mantenuto anche per i luoghi di stazionamen-

## CLASSIFICAZIONE

N. registrazione/incarto

to con autorizzazione ufficiale (nota: nel progetto questa menzione è stata stralciata per errore). Pareri uguali o simili sono espressi da 14 Cantoni (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, UR, TI e ZG) come pure dall'SR.

Il Cantone AG respinge la disposizione concernente il divieto di balneazione per il fatto che essa non raggiunge i destinatari del divieto, vale a dire i bagnanti, che non conoscono l'ONI. Inoltre, il divieto di balneazione generale nella zona compresa entro 100 m dalle entrate dei porti e dagli imbarcati non terrebbe conto della situazione concreta.

Il Cantone OW propone per il capoverso 2 che il divieto di avvicinarsi a nuoto ai natanti sia limitato ai natanti "in navigazione".

Secondo il Cantone SH nell'articolo 77 deve essere indicato espressamente che le immersioni di esercitazione della polizia sono escluse dal divieto di cui all'articolo 77 capoverso 3.

Il Cantone TG propone di sostituire il termine "battelli in servizio regolare" con "battelli per passeggeri". In tal modo si garantirebbe la validità del divieto non solo per le entrate di porti / imbarcati di battelli di imprese di navigazione con concessione federale, ma di tutti i battelli per passeggeri.

Il Cantone ZH propone di modificare il testo della lettera d nel modo seguente: "a meno di 100 m dai luoghi di stazionamento autorizzati ufficialmente dei battelli in servizio regolare." In tal modo sarebbe possibile evitare un ampio divieto di immersione nel lago di Zurigo, che si renderebbe invece necessario con il testo originario.

upi e AASN accolgono con favore la normativa proposta; la seconda propone di completare il capoverso 2 prevedendo un divieto di avvicinarsi ai natanti senza autorizzazione.

**2.8** **Articoli 79, 82, 83, 86, 87 e 166 capoverso 24, conduttori di battelli per passeggeri:** la vks esprime il proprio consenso sull'armonizzazione dei requisiti per la formazione e l'esame dei conduttori di battelli di imprese di navigazione concessionarie e non concessionarie; sottolinea inoltre la necessità di adeguare le disposizioni esecutive dell'ordinanza sulla costruzione dei battelli<sup>4</sup> concernenti la formazione dei conduttori di battelli. Pareri uguali o simili sono espressi da 13 Cantoni (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, OW, SG, SZ, TG, UR e ZG) come pure dall'SR. Il Cantone TI si esprime soltanto sulle prescrizioni delle disposizioni esecutive dell'ordinanza sulla costruzione dei battelli.

La vks richiede una disposizione transitoria per la sostituzione dei permessi della categoria B rilasciati secondo la precedente normativa. Inoltre, l'iscrizione delle sottocategorie della categoria B nei permessi di condurre dovrebbe essere disciplinata da un'istruzione per quanto possibile semplice. Tale posizione è sostenuta da 12 Cantoni (BL, BS, FR, GL, LU, NW, OW, SG, SZ, TG, ZG, ZH) e dalla SR.

La vks propone di esaminare l'opportunità che la Confederazione consegni ai Cantoni, su loro richiesta, la propria documentazione di esame, al fine di garantire uno svolgimento unitario degli esami teorici. Tale proposta, sostenuta da 7 Cantoni (BL, BS, GL, LU, OW, UR e ZG), costituirebbe un'alternativa alla delega degli esami teorici alla Confederazione da parte dei Cantoni. Il Cantone SZ sottolinea la sua intenzione di continuare a svolgere esami teorici e pratici di conduttori di battelli. L'SR è dell'avviso che gli esami teorici di conduttori di battelli debbano essere svolti dalla Confederazione, affermando che solo in tal modo è possibile attuare una completa armonizzazione degli esami.

Il VBL critica i rimandi ad altre ordinanze o disposizioni d'esecuzione e richiede, al fine di migliorare la leggibilità delle prescrizioni, di completare l'articolo 79 stabilendo chiari requisiti e rinunciando ai rimandi.

<sup>4</sup> Ordinanza del 14 marzo 1994 concernente la costruzione e l'esercizio dei battelli e delle installazioni delle imprese pubbliche di navigazione (OCB, RS 747.201.7) e relative disposizioni esecutive (DE-OCB)

## CLASSIFICAZIONE

N. registrazione/incarto

L'FST esprime il proprio consenso sulle nuove disposizioni, criticando nel contempo il fatto che i requisiti stabiliti non siano validi anche per i conduttori di battelli merci sui quali si trasportano passeggeri.

La CGN accoglie con favore l'armonizzazione dei requisiti relativi alla categoria di permessi B.

2.9 **Articolo 82 capoverso 1<sup>ter</sup>, età minima per ottenere il permesso di condurre battelli della categoria A:** secondo la vks, la deroga concernente l'età minima per apprendisti costruttori nautici o manutentori nautici deve essere estesa anche agli apprendisti pescatori professionisti. Pareri uguali o simili sono espressi da 15 Cantoni (BE, BL, BS, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG e ZH) come pure dall'SBFV.

2.10 **Articolo 90 capoverso 1, rilascio di certificati internazionali per i conducenti di imbarcazioni da diporto:** la vks chiede che in Svizzera si usi un unico modello per il rilascio di tali certificati (1). Tale richiesta è sostenuta da 10 Cantoni (BL, BS, GL, LU, OW, SG, SZ, TG, UR e ZG).

Il Cantone FR dichiara di non poter commentare la proposta prima che i modelli di certificato riportati nell'allegato 6 siano definitivi.

Il CCS esige che nei modelli 1 e 2 dell'allegato 6 sia eliminata l'indicazione relativa alle acque costiere. In questo modo si eviterebbe che, in seguito a un'iscrizione sbagliata, i certificati cantonali rilasciati per la navigazione interna acquistino validità anche per le acque costiere.

2.11 **Articolo 96 capoverso 7, condizioni per il rilascio della licenza di navigazione:** il Cantone TI esige che la versione tedesca del titolo del modulo doganale 18.44 sia sostituita con quella italiana.

2.12 **Articolo 101, ispezioni periodiche:** il Cantone BE chiede che siano mantenuti gli intervalli di ispezione dei battelli finora in vigore. Secondo il Cantone TI dovrebbe essere mantenuta la frequenza biennale per il collaudo dei natanti da noleggio.

2.13 **Articolo 106, presupposto e rilascio (autorizzazioni per natanti con luogo di stazionamento all'estero):** secondo il Cantone FR la modifica proposta comporta probabilmente un'ulteriore modifica dell'allegato 8.

2.14 **Articolo 109, rumore in esercizio:** secondo la vks la nuova normativa proposta per la misurazione del rumore dei natanti in esercizio e la relativa documentazione non è soddisfacente. In linea di principio si richiede di mantenere il sistema in vigore. Tuttavia, per i motori con potenza non superiore a 40 kW si dovrebbe poter rinunciare alla misurazione, mentre dovrebbe essere data la possibilità di effettuarla in caso di dubbio. Pareri uguali o simili sono espressi da 8 Cantoni (BE, BS, BL, FR, NE, SG, UR, TI).

I Cantoni AG, BS, GL, GR, OW, SZ e ZG esprimono la loro soddisfazione per il fatto che le nuove disposizioni dell'articolo 109 non riprendono il valore limite di rumore di 75 dB della CE per i natanti con potenza superiore a 40 kW. I Cantoni BS e GR sono dell'avviso che è necessario effettuare una misurazione del rumore al momento dell'omologazione dell'imbarcazione, dato che si eseguono modifiche che provocano maggiori emissioni di rumore anche dopo l'immissione sul mercato.

I Cantoni GL, NW, SZ, TG e ZG ritengono inoltre che la proposta di aumentare di 3 dB il valore limite per le imbarcazioni con due o più motori, di cui al capoverso 3 del progetto, dovrebbe essere stralciata senza sostituzione.

I Cantoni SZ, TG e ZH criticano lo stralcio della disposizione finora compresa nell'attuale capoverso 2, che prescriveva l'adozione di adeguati provvedimenti per ridurre il rumore d'esercizio eccessivo a bordo, e chiedono che tale disposizione sia mantenuta.

Il Cantone ZG esige che si esamini la possibilità di incentivare l'impiego di motori elettrici, notevolmente più silenziosi dei motori a combustione, come avviene su molti laghi prealpini in Germania e in Austria.

Il Cantone VD esige che i valori limite della direttiva CE aggiornata sulle imbarcazioni da diporto siano interamente recepiti nella normativa svizzera. Inoltre, dovrebbe essere stabilito un nuovo valore limite come fattore di correlazione tra le prescrizioni svizzere, meno severe, concernenti la misurazione del rumore. Il Cantone VD respinge tuttavia l'aumento di 3 dB (capoverso 3) per le imbarcazioni con due o più motori.

Il Cantone TI rileva che, qualora sia mantenuta la norma proposta nel progetto, la traduzione italiana del capoverso 3 deve essere corretta.

Nel corso dell'indagine conoscitiva l'ASCN aveva richiesto una precisazione del rapporto esplicativo. Sia ASCN che VSIM si dichiarano d'accordo con la nuova versione dell'articolo 109.

FSM e Aqua Nostra chiedono che per le emissioni acustiche di imbarcazioni sportive sia fissato un valore limite unico di 75 dB.

L'FST sostiene la modifica dei valori limite proposta.

- 2.15 **Articoli 134 capoversi 1, 2<sup>bis</sup>, 6, 7 e 166 capoverso 21, mezzi di salvataggio:** la vks critica il fatto che, a norma del capoverso 7, sui battelli a vela sia ancora consentito utilizzare giubbotti di salvataggio senza collo. Inoltre, ritiene troppo lungo il termine transitorio di 10 anni per la sostituzione dei mezzi di salvataggio non più consentiti. Tale termine dovrebbe essere ridotto a 5 anni, mantenendo la possibilità di una proroga a 10 anni in caso di particolari difficoltà.

Pareri uguali o simili sono espressi dai Cantoni BS, BL, GL, GR, OW, SZ, TG (non in merito ai termini), UR e ZG come pure dall'SR. Il Cantone VD e la CGN esigono una riduzione del termine transitorio da 10 a 5 anni.

Il Cantone OW chiede che a bordo di natanti di piccole dimensioni sia ammesso anche l'uso di cuscini di salvataggio come mezzi di salvataggio individuali. Per il capoverso 2<sup>bis</sup> chiede che sia aggiunta la disposizione secondo la quale i giubbotti di salvataggio gonfiabili sono ammessi solo se controllati periodicamente secondo le istruzioni del produttore. FSM e Aqua Nostra chiedono che i cuscini di salvataggio continuino a essere considerati mezzi di salvataggio consentiti. È di questo avviso anche il VSMS, secondo il quale dovrebbe essere ammesso anche l'uso di collari di salvataggio come mezzi di salvataggio consentiti.

Swiss Sailing esige una precisazione dei requisiti per i mezzi di salvataggio. I giubbotti di salvataggio dovrebbero essere conformi alla norma europea EN 395, risultando così definiti in modo più preciso.

Secondo la CGN ogni persona a bordo dovrebbe disporre di un mezzo di salvataggio individuale e inoltre, nel periodo dal 15 ottobre al 30 aprile, di un posto in uno dei mezzi di salvataggio collettivi, considerato che in questo periodo la temperatura del lago Lemano è di circa 10 - 12°C.

- 2.16 **Articolo 134a, mezzi di salvataggio durante manifestazioni sportive:** il Cantone BE chiede una precisazione in merito alla sorveglianza durante le manifestazioni sportive. L'impiego di giubbotti di salvataggio senza collo e con spinta idrostatica ridotta presuppone che le manifestazioni siano facilmente controllabili e seguite da un natante adatto.

I Cantoni NW, OW e ZH esigono che la deroga concernente i colli e la spinta idrostatica sia applicata solo in caso di manifestazioni sportive, corsi o prove di allenamento con autorizzazione ufficiale. L'ACVZT richiede che sia consentito concedere tali facilitazioni per le prove di allenamento solo se queste ultime sono sorvegliate.

Il Cantone SZ chiede che questo nuovo articolo sia stralciato senza sostituzione.

Swiss Sailing richiede che la norma europea EN 393 sia stabilita come standard minimo per l'impiego di giubbotti di salvataggio in occasione di manifestazioni sportive.

FSM e Aqua Nostra chiedono che l'impiego di giubbotti di salvataggio senza collo e con spinta idrostatica ridotta sia autorizzato in tutte le prove di allenamento.

- 2.17 **Articolo 148 capoverso 3, requisiti per cosiddetti "piccoli battelli per passeggeri"**: la vks ritiene, contrariamente alla posizione finora sostenuta, che nel periodo estivo si debba rinunciare a tenere mezzi di salvataggio collettivi a bordo di questi "piccoli battelli per passeggeri" a titolo di compensazione per le facilitazioni concesse nella costruzione dei battelli. Secondo la vks, per periodo estivo va inteso quello compreso tra il 1° maggio e il 31 ottobre, in cui la temperatura dell'acqua è di regola superiore ai 10°C.

Pareri uguali o simili sono espressi da 9 Cantoni (BS, BL, FR, LU, NW, OW, SG, UR e ZG) come pure dall'SR.

Il Cantone SZ esprime la propria soddisfazione per le facilitazioni costruttive concesse, richiedendo tuttavia di rinunciare del tutto alla dotazione a bordo di mezzi di salvataggio collettivi, stabilita come misura di compensazione.

La CGN si esprime chiaramente a favore della normativa proposta.

- 2.18 **Articolo 148 capoverso 4, requisiti per i battelli merci utilizzati soprattutto per il trasporto di passeggeri**: il VBL teme che in futuro i battelli merci oggi sporadicamente impiegati per il trasporto di passeggeri non possano più essere utilizzati a tale scopo. Tale timore è legato anche ai requisiti stabiliti per la categoria di permesso dei conduttori di battelli (cfr. art. 74). Inoltre, non risulterebbe chiaro quali disposizioni dell'ordinanza sulla costruzione dei battelli, cui si rimanda nel capoverso 4, sono effettivamente applicabili. VBL e VMLBZW chiedono che si preveda una deroga per i natanti già in servizio al momento dell'entrata in vigore delle presenti modifiche dell'ONI. Tale richiesta riguarda per analogia anche i conduttori di battelli.

L'AASN, invece, sostiene la proposta di revisione e sarebbe favorevole all'assunzione, da parte dell'UFT, del ruolo di autorità di vigilanza competente per il settore della navigazione svizzera, in modo che sia garantita una linea unitaria in tutte le questioni rilevanti in materia. Ciò implicherebbe un aumento del personale dell'UFT, compensato però da uno sgravio presso i Cantoni.

CGN e SR si esprimono chiaramente a favore della normativa proposta.

- 2.19 **Articolo 148k, valutazione della conformità, e articolo 148j**

La vks rileva che nel 2001, il recepimento della direttiva CE sulle imbarcazioni da diporto, ha comportato il trasferimento di vari compiti, dagli esami tecnici ai compiti amministrativi, concernenti l'immatricolazione di imbarcazioni sportive. La documentazione tecnica sarebbe spesso incompleta o di qualità scadente e potrebbe essere fornita solo con un notevole onere di lavoro. I piccoli Cantoni interessati dalla navigazione sarebbero oberati dal lavoro. Ciò considerato, la nuova procedura di valutazione della conformità per natanti esistenti (valutazione della conformità dopo la costruzione) viene considerata inadeguata, anche per il motivo che in Svizzera non esiste alcun organismo notificato in grado di svolgere tale compito.

La vks chiede che la disposizione in vigore dal 2006 per il lago di Costanza sia recepita nel diritto svizzero (nota: secondo l'RNC si può rinunciare alla presentazione di una valutazione della conformità nel caso in cui non sia ragionevole esigerla). La stessa disposizione dovrebbe essere applicata anche a imbarcazioni sportive introdotte in Svizzera in seguito a trasloco.

Pareri uguali o simili sono espressi da 14 Cantoni (AG, BE, BS, BL, GL, GR, LU, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG e ZH).

- 2.20 **Articolo 150 capoverso 4, battelli merci (effettivi dell'equipaggio)**

Il Cantone OW ritiene che debba essere stralciato l'elenco delle condizioni necessarie per la riduzione degli effettivi dell'equipaggio dei battelli merci e propone invece che gli effettivi dell'equipaggio di battelli con una capacità di carico inferiore a 300 t, in condizioni di buona visibilità, "possano essere ridotti su richiesta" di giorno. Un parere simile è espresso anche dall'ACVZT.

Il Cantone TG esige un complemento dell'elenco delle condizioni. A suo avviso in tale elenco deve figurare la condizione secondo la quale al conduttore del battello non è consentito allontanarsi dalla cabina di guida nel caso sia l'unico membro dell'equipaggio presente a bordo.

VBL e VMLBZW ritengono che le condizioni generali alle quali è consentito ridurre l'equipaggio sui battelli merci siano troppo restrittive e che, di conseguenza, non ne derivi alcuna agevolazione per il settore. Chiedono pertanto di stralciare senza sostituzione le lettere a e b e di fissare invece requisiti più severi per l'attrezzatura dei natanti.

**2.21     **Articolo 166 capoverso 19, termine transitorio per battelli merci impiegati per il trasporto professionale di passeggeri****

Il VBL considera troppo breve il termine del 31 dicembre 2010, fissato nel progetto, fino al quale sarà ancora consentito utilizzare per il trasporto di passeggeri i battelli merci impiegati ufficialmente a tale scopo, e chiede di introdurre un termine di 10 anni, vale a dire fino al 31 dicembre 2016.

**2.22     **Articolo 166 capoverso 22, termine di dismissione per i motori a benzina****

La vks esprime notevoli dubbi sull'introduzione di termini di dismissione concernenti i motori a benzina, in quanto contraria al principio della buona fede. Un tale termine avrebbe un "effettivo carattere retroattivo" e sarebbe contrario alla dottrina vigente nella giurisprudenza secondo la quale non si devono attribuire obblighi derivanti da norme che non erano note all'epoca cui risale il fatto in questione.

La fornitura di pezzi di ricambio dei motori interessati da tale termine sarebbe garantita anche dopo questa data cosicché non sarebbe necessario sostituire i motori per tale motivo. Nel caso in cui un motore non potesse più essere impiegato a causa del termine del 2017, la perdita di valore sarebbe notevole. L'introduzione di tale termine risulterebbe ingiustificata anche in riferimento alle "imbarcazioni storiche", per lo più in buone condizioni. Il termine sarebbe sproporzionato anche rispetto alla durata d'impiego annua, relativamente breve (spesso inferiore a 30 ore di esercizio).

In sintesi la vks esige che si rinunci a introdurre un termine di dismissione. Pareri uguali o simili sono espressi da 12 Cantoni (BE, FR, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SZ, TG, UR, VD).

Il Cantone SG propone, a titolo di sostituzione per lo stralcio del termine di dismissione, l'introduzione di misurazioni di controllo delle emissioni di gas di scarico per tutti i motori (cfr. normativa di cui al numero III. OGMot).

Il CCS chiede lo stralcio senza sostituzione del termine di dismissione per i motori a benzina. Oltre agli argomenti già citati, afferma che le emissioni inquinanti dei motori non comportano "alcun carico inquinante già esistente o molto probabile". In particolare non sarebbe rilevabile nemmeno "nei sedimenti la presenza di sostanze derivanti da emissioni di motori nautici". Anche Swiss Sailing, FSM e Aqua Nostra respingono l'introduzione di termini di dismissione adducendo gli argomenti sopra riportati. Swiss Sailing, CP e ASPN richiedono che per le imbarcazioni d'epoca sia prevista una deroga a tale disposizione.

I Cantoni AG e GR accolgono con favore il termine di dismissione di 10 anni per i motori a benzina a 4 tempi, ma chiedono una riduzione del termine a 5 anni per i motori a benzina a 2 tempi. Il Cantone BS ritiene che il termine di dismissione debba essere ridotto da 10 (come proposto) a 5 anni. Il Cantone TI concorda con la necessità di stabilire termini di dismissione,

ma si oppone alla definizione di limiti temporali troppo stretti, senza avanzare proposte concrete.

Il Cantone ZG accoglie con favore la proposta di introdurre il termine di dismissione di 10 anni per i motori privi di certificato d'omologazione relativo ai gas di scarico, sottolineando che, data la lunghezza del termine, non v'è da temere l'effetto retroattivo supposto dalla vks. In tal modo sarebbe garantita anche la conformità alla Costituzione.

ASCN e VSIM concordano con l'introduzione del termine di dismissione di 10 anni per i motori a benzina a 2 tempi. Per quelli a 4 tempi propongono invece, al luogo di tale termine, un controllo ufficiale annuo con manutenzione del sistema antinquinamento.

La BLEs esprime dei dubbi sulla conformità al diritto costituzionale dell'introduzione di termini di dismissione per i motori a benzina. Sottolinea inoltre che, probabilmente, anche dopo il 2017 l'Esercito svizzero continuerà a impiegare sulle proprie imbarcazioni, per carenza di fondi, motori a benzina privi di certificato d'omologazione relativo ai gas di scarico.

- 2.23 **Articolo 166 capoverso 22, termine transitorio per l'installazione di filtri antiparticolato:** i Cantoni BL e BS chiedono l'introduzione di un obbligo generale di installazione di filtri antiparticolato sui natanti impiegati per il trasporto professionale. Il termine proposto per l'introduzione è il 1° gennaio 2012. Per tutti gli altri natanti tale obbligo deve entrare in vigore il 1° gennaio 2017. Tuttavia, per i casi in cui si dimostra che l'installazione dei filtri non è possibile, l'autorità competente deve poter rilasciare una deroga temporanea.
- 2.24 **Articolo 166 capoverso 23, normativa concernente natanti importati per trasloco:** il Cantone AG considera superflua questa disposizione e ritiene che la disciplina di cui all'articolo 96 capoverso 7 sia sufficiente. Afferma tuttavia che l'OGMot deve essere completata prevedendo disposizioni concernenti i motori importati come masserizia di trasloco.
- 2.25 **Allegato 4 segnale A14, divieto di balneazione:** secondo i Cantoni SG, TG, VD e l'SR l'impiego del segnale di divieto dovrebbe essere consentito anche lungo i fiumi e i canali, presso le dighe o nei porti. Inoltre, il testo dell'allegato 4 relativo a questo segnale dovrebbe essere formulato in modo più generale.
- 2.26 **Allegato 19:** il CCS chiede che siano stralciati le nuove materie inserite nel programma d'esame per la categoria di licenza A "Determinazione della rotta sulla carta nautica" (n. 212), "Rilevamento della posizione" (n. 213) e "Posa del natante su fondale basso" (n. 225). Tali conoscenze non sarebbero necessarie per la navigazione sulle acque interne o, se verificate durante l'esame pratico, potrebbero eventualmente causare malintesi.

### **3. Ulteriori proposte di modifica**

#### **3.1 Articolo 2 capoverso 1, introduzione della definizione «imbarcazione da spiaggia»**

I Cantoni GL, LU, NW, OW, SG, SZ, ZG e ZH ritengono che l'ONI dovrebbe prevedere una definizione del termine «imbarcazione da spiaggia»; propongono pertanto di inserirne una definizione, presentando anche una proposta per il relativo testo.

#### **3.2 Articolo 2 capoverso 1 lettera o, definizione di «imbarcazione sportiva»**

Il Cantone FR ritiene che nella versione francese il termine «bateau de sport» debba essere sostituito da «bateau de plaisance»; in tal modo si avrebbe una denominazione unica conforme alla direttiva sulle imbarcazioni da diporto 94/25/CE.

L'FSC chiede che in Svizzera le imbarcazioni escluse, a norma della direttiva 94/25/CE, dal campo d'applicazione della direttiva stessa non siano considerate imbarcazioni sportive anche nel caso in cui il costruttore o l'importatore vi abbia apposto il marchio CE a norma della direttiva.

#### **3.3 Articolo 7, carico e numero di persone**

Il Cantone TI esige che si esamini la possibilità di introdurre una disposizione che garantisca una visuale sufficiente al posto di guida. Secondo quanto constatato dalla polizia sui laghi del Ticino, la visuale dei conduttori sarebbe spesso notevolmente limitata dalla presenza di persone sulla tolda prodiera dei natanti, il che costituirebbe una fonte di pericolo.

- 3.4 **Articolo 16 capoverso 2, deroghe all'obbligo di contrassegno:** si veda in merito quanto esposto al numero II 2.1.3.

Swiss Sailing chiede che anche le imbarcazioni a vela per regate siano escluse dall'obbligo di contrassegno e che a tale scopo la disposizione derogatoria di cui alla lettera d sia completata con il termine «imbarcazioni a vela per regate».

- 3.5 **Articolo 19 capoverso 4, fanali**

Il Cantone BE chiede che sia consentito l'impiego di lampade LED (diodi a emissione luminosa) per illuminare i natanti. Tali lampade permetterebbero di risparmiare energia e sarebbero adatte in quanto poco o affatto sensibili alle vibrazioni. Viene presentata una proposta per il testo in questione.

- 3.6 **Articoli 22 e 132 come pure allegato 15 numeri 1 – 7, fanali di soccorso**

Il Cantone NW ritiene che i fanali di soccorso debbano far parte dell'equipaggiamento minimo prescritto e che pertanto sia necessario completare in tal senso l'allegato 15 numeri 1-7. Parei simili sono espressi dai Cantoni OW, SG, SZ e dall'SR, che esigono inoltre l'inserimento nell'articolo 132 dell'ONI (equipaggiamento minimo) di un rimando all'articolo 22 (fanali di soccorso).

Swiss Sailing ritiene necessario introdurre una disposizione che prescriva la presenza a bordo dell'equipaggiamento minimo di cui all'allegato 15 soltanto se è utile per il tipo di costruzione del natante. Le eventuali deroghe all'allegato 15 dovrebbero essere indicate nella licenza di navigazione.

- 3.7 **Articolo 42, regole speciali (navigazione al di fuori della zona rivierasca interna)**

Il Cantone OW chiede che sia introdotta una disposizione che consenta l'impiego di piccoli natanti ausiliari (cosiddetti dinghy), di lunghezza inferiore a 2,50 m, anche al di fuori della zona rivierasca interna, a condizione che rimangano nelle vicinanze del natante principale. Un parere simile è espresso anche dal CCS.

Secondo FSM e Aqua Nostra, ai canotti gonfiabili con motori elettrici o a combustione e alle imbarcazioni della classe Optimist (una categoria di imbarcazioni a vela) dovrebbe essere consentito di navigare anche al di fuori della zona rivierasca interna, anche nel caso in cui siano di lunghezza inferiore a 2,50 m.

L'FSC propone di precisare l'articolo in modo da consentire alle canoe di lunghezza inferiore a 2,50 m di navigare anche al di fuori della zona rivierasca interna.

- 3.8 **Articolo 53, navigazione in prossimità delle rive**

Il Cantone TI chiede che nell'articolo 53 la navigazione in prossimità delle rive (150 m) sia consentita anche ai natanti dei servizi di sicurezza.

- 3.9 **Articolo 54 capoversi 1 e 2bis, pratica dello sci nautico o impiego di altre attrezzature similari**

FSM e Aqua Nostra esigono che anche le tavole a vela possano essere utilizzate sugli specchi d'acqua solo di giorno, tra le 8 e le 21, e in condizioni di buona visibilità. La pratica di tale sport dovrebbe essere sottoposta alla stessa disciplina applicata alla pratica dello sci nautico e del kite surf (cpv. 1). Richiedono inoltre che il capoverso 2<sup>bis</sup> sia modificato in modo che la pratica del kite surf sia consentita anche al di fuori degli specchi d'acqua autorizzati ufficialmente.

**3.10 Articolo 80 capoverso 3, obblighi e restrizioni (permessi di condurre)**

La vks chiede di prevedere la possibilità di iscrivere nei permessi della categoria A una limitazione della potenza del motore a 30 kW nel caso in cui l'esame pratico sia stato sostenuto su un natante con un motore di 30 kW o di potenza inferiore. Tale richiesta è motivata con il fatto che i motori delle imbarcazioni sportive diventano sempre più potenti e che, per le imbarcazioni con motori fuori bordo di potenza inferiore a 30 kW, è consentito l'uso di un timone a barra, mentre, se la potenza è pari o superiore a 30 kW, è prescritto l'impiego di un comando del timone a distanza.

La richiesta è sostenuta da 12 Cantoni (AG, BE, BS, BL, LU, NW, OW, SG, SZ, UR, ZG e ZH) come pure dal VSMS.

**3.11 Articolo 100, ispezione di collaudo ufficiale**

Su richiesta del proprio servizio di omologazione, la vks chiede che i natanti omologati in Svizzera siano esonerati dall'ispezione ufficiale individuale e che sia prevista una misurazione del rumore in esercizio solo per i natanti con motori di potenza superiore a 40 kW. Tale richiesta, sostenuta da 6 Cantoni (BL, BS, OW, SG, UR e ZG) comporta modifiche dei capoversi 3 e 5 dell'articolo 100.

Il Cantone BE chiede che sia previsto espressamente nel capoverso 1 l'obbligo di effettuare la misurazione del rumore. Il nuovo testo proposto per il capoverso 3 corrisponde a quello proposto dalla vks. Per il capoverso 5 si propone un testo diverso per formulazione da quello della vks, ma con lo stesso contenuto.

**3.12 Articolo 100a, redazione del verbale di collaudo**

La vks chiede che in futuro i verbali di collaudo per le "imbarcazioni da diporto" omologate possano essere redatti anche da persone e imprese autorizzate. L'attuale limitazione alle "imbarcazioni sportive" di cui all'articolo 100a deve essere eliminata.

Pareri uguali o simili sono espressi da 6 Cantoni (BE, BL, OW, SG, UR e ZG).

**3.13 Articolo 107a in combinato disposto con l'articolo 134 capoverso 4, mezzi di salvataggio**

La vks chiede che in futuro sia obbligatorio disporre di giubbotti di salvataggio anche sui natanti a remi, se questi escono dalla zona rivierasca esterna (300 m dalla riva). Pareri uguali o simili sono espressi da 10 Cantoni (BE, BS, BL, GL, LU, NE, OW, SG, SZ, UR) come pure dall'SR.

Inoltre, sempre secondo la vks, nell'allegato 15 (equipaggiamento minimo) occorre completare l'elenco dei mezzi di salvataggio prescritti. Tale richiesta è sostenuta da 7 Cantoni (BS, BL, GL, LU, SG, SZ, UR) e dall'SR.

L'FSC chiede di togliere l'obbligo di portare giubbotti di salvataggio a bordo di canoe e di battelli a remi. La stessa richiesta viene presentata per quanto concerne l'obbligo di portare a bordo salvagenti con sagole, a norma dell'articolo 134 capoverso 5.

**3.14 Articolo 156, attestato d'assicurazione**

Secondo la vks dovrebbe essere consentito lo scambio elettronico di attestati di assicurazione tra le compagnie di assicurazione e l'ufficio competente per la navigazione. A tale scopo il DATEC dovrebbe emanare un'istruzione per disciplinare il trasferimento elettronico dei dati tramite un servizio di clearing. Tale proposta è sostenuta anche da 9 Cantoni (BE, BS, BL, OW, SG, SZ, UR, ZG e ZH).

**3.15 Articolo 158, noleggio**

Il VSMS chiede che sia aggiunto un nuovo capoverso 4 in cui si stabilisce la possibilità di noleggiare i natanti comprensiva di un conduttore titolare del permesso della corrispondente categoria.

**3.16 Introduzione di una procedura per multe disciplinari**

I Cantoni NW, OW e ZH come pure l'ACVZT chiedono l'introduzione, analogamente a quanto previsto nella LCStr, di una procedura per multe disciplinari; tale procedura permetterebbe di rinunciare alla denuncia in caso di infrazioni minori che non comportano pericoli e quindi di semplificare i processi amministrativi, aumentando l'efficienza.

**3.17 Iscrizione della data e dei risultati della misurazione del rumore nella licenza di navigazione**

ASCN e VSIM sigono che, in futuro, la data e il risultato della misurazione del rumore dei natanti siano iscritti nella licenza di navigazione, citando al riguardo la prassi seguita da singoli Cantoni.

**3.18 Permessi di condurre per cittadini svizzeri residenti all'estero**

Il VSMS chiede che si introduca una disposizione per consentire ai cittadini svizzeri residenti all'estero (senza domicilio in Svizzera) di ottenere un permesso di condurre natanti.

### III. Prescrizioni in materia di gas di scarico dei motori di battelli (OGMot)

#### 1. Sommario, questioni principali

##### 1.1 Modifiche tecniche e adeguamenti agli standard internazionali in vigore

Per quanto concerne le modifiche tecniche e gli adeguamenti agli standard internazionali in vigore come pure il recepimento di procedure di omologazione riconosciute (secondo le norme ISO) e di norme riguardanti carburanti di riferimento (ai sensi delle direttive CE) non sono state espresse obiezioni o osservazioni.

##### 1.2 Obbligo di manutenzione per tutti i motori di natanti

L'introduzione dell'obbligo di manutenzione per tutti i motori di natanti in esercizio è accolta generalmente con favore.

##### 1.3 Riconoscimento di dichiarazioni di conformità rilasciate a norma della direttiva aggiornata sulle imbarcazioni da diporto e di omologazioni a norma della direttiva 2003/44/CE

I Cantoni BL, BS, FR, GR e TI esprimono la loro soddisfazione per il fatto che non siano stati recepiti completamente i valori limite dei gas di scarico di cui alla direttiva 2003/44/CE e che non sia previsto un riconoscimento di tali omologazioni per i motori a benzina a due tempi. Ciò avrebbe infatti provocato un notevole abbassamento dell'attuale livello di protezione ambientale.

Il Cantone BS si oppone al fatto che la normativa svizzera di protezione ambientale, più severa, sia indebolita dall'introduzione di nuove prescrizioni. Il Cantone ZG propone di mantenere i valori limite dell'OGMot per garantire la protezione dell'ambiente.

L'LPMR contraddice sostanzialmente quanto esposto nel rapporto esplicativo inviato con le proposte di modifica e chiede che il testo dell'OGMot non sia modificato.

#### 2. Pareri concernenti singoli articoli del progetto di revisione dell'OGMot

##### 2.1 Numeri 3.1.1 e 3.1.4, riconoscimento delle dichiarazioni di conformità CE per motori a benzina: secondo l'LPMR i valori limite della direttiva CE sono troppo alti rispetto a quelli dell'OGMot perché tale normativa possa essere generalmente accettata. I valori limite dell'OGMot dovrebbero rimanere in vigore finché la CE non avrà introdotto limiti equivalenti o più severi. Anche il Cantone ZG auspica il mantenimento dei valori limite, più severi, dell'OGMot.

L'LPMR ritiene tuttavia che l'impiego di motori di natanti dotati di una dichiarazione di conformità CE con valori limite inferiori a quelli dell'OGMot (motori diesel e a benzina particolarmente "puliti") dovrebbe poter essere consentito già ora.

##### 2.2 Numero 13, controllo periodico (successivo) dei gas di scarico: la vks come pure i Cantoni AG, BE, LU, NW e SZ ritengono che non sia giustificato differenziare le prescrizioni relative al controllo periodico dei gas di scarico di motori non omologati, omologati e con dichiarazione di conformità CE e richiedono che sia prevista una normativa uniforme in modo che per tutti i motori di natanti sia prescritta un servizio di manutenzione dei componenti rilevanti per i gas di scarico, rinunciando tuttavia a un'ulteriore misurazione di tali gas. Il CCS esige per motivi tecnici che si rinunci ad effettuare misurazioni dei gas di scarico su motori diesel. (Nota: a norma dell'OGMot tali misurazioni non sono affatto prescritte per i motori diesel).

I Cantoni GL e SG come pure SR e LPMR ritengono per contro che sia indispensabile eseguire una misurazione dei gas di scarico durante il controllo periodico di tali gas e chiedono per-

tanto che la misurazione sia effettuata per tutti i motori di natanti omologati (con omologazione per i gas di scarico a norma dell'OGMot oppure con dichiarazione di conformità dell'UE). I Cantoni BL e BS auspicano addirittura che la misurazione dei gas di scarico sia prescritta in modo vincolante per i tutti i motori di natanti.

L'LPMR ritiene che sia difficile eseguire il controllo periodico dei gas di scarico per motori vecchi, di cui spesso manca la documentazione, e propone di disciplinare l'obbligo di manutenzione nelle «Istruzioni del DATEC concernenti l'importazione di motori marini importati come masserizie di trasloco da persone per gli immigranti in Svizzera».

- 2.3 **Numero 13.1.1, generalità:** il Cantone FR rileva una divergenza terminologica tra la versione tedesca e quella francese e propone di completare il testo francese.
- 2.4 **Numero 15, disposizioni penali:** la vks, i Cantoni BL, BS, GL, GR, LU, SG, SZ e ZG come pure l'SR ritengono necessario stabilire una sanzione non solo per i casi di omissione del controllo dei gas di scarico, ma anche per i casi di mancata manutenzione relativa ai gas di scarico.
- 2.5 **Numero 15 lettera d, diagnosi Onboard II:** la vks, i Cantoni BL, GL, GR, LU e ZG come pure l'SR chiedono che il testo concernente i motori dotati almeno di sistemi di diagnosi Onboard II o più recenti sia armonizzato con quello del numero 13.3.
- 2.6 **Numero 16.5.6, filtri antiparticolato per i nuovi motori:** l'AASN è contraria alla proposta di stabilire l'obbligo di dotare di filtri antiparticolato i nuovi motori installati in vecchi natanti e sostiene che tale misura non risulterebbe opportuna per motivi economici. L'UTP esprime parere negativo in merito all'obbligo previsto di dotare di filtri antiparticolato i natanti già in esercizio.
- 2.7 **Allegato 5, motori nautici considerati come masserizie di trasloco:** i Cantoni AG e TI ritengono che tale procedura, troppo complessa, debba essere semplificata a beneficio dei clienti e dell'amministrazione.

### **3. Ulteriori proposte di modifica**

- 3.1 **Numero 3.4.3, filtri antiparticolato per i motori diesel:** per i Cantoni AG, BL, BS, GR, NE, SG, SZ e ZH non è chiaro il motivo per cui l'obbligo relativo a tali filtri debba essere applicato solo ai motori diesel dei natanti impiegati a titolo professionale. Essi chiedono pertanto che tutti i motori diesel con potenza  $\geq 37$  kW siano dotati di filtri antiparticolato.

Inoltre, i Cantoni BL, BS, GR, NE e SZ esigono un'introduzione a tappe dell'obbligo di equipaggiare di filtri antiparticolato i motori diesel già in esercizio. I Cantoni BL, BS, GR propongono di stabilire un termine di cinque anni per motori diesel di natanti impiegati a titolo professionale e di dieci anni per i motori diesel di tutti gli altri natanti. Secondo il Cantone ZH, invece, devono essere equipaggiati di filtri antiparticolato solo i motori diesel di natanti utilizzati a titolo professionale.

Il Cantone ZG chiede che si esamini se l'equipaggiamento con filtri antiparticolato di motori di natanti impiegati a titolo professionale sia tecnicamente realizzabile ed economicamente sostenibile.

I Cantoni SG, ZH come pure ASCN, VSIM, CGN e LPMR auspicano, per ottenere una riduzione delle emissioni di particolato, che sia autorizzata l'adozione di altre misure che portano a risultati equivalenti a quelli che si otterrebbero con i filtri antiparticolato raccomandati dall'INSAI e dall'UFAM.

- 3.2 **Numero 8.3.6, carburante:** i Cantoni BS e GR chiedono che sia prescritto l'impiego di benzina alchilata per i motori a benzina a due tempi, dato che sui laghi il numero dei piccoli motori di questo tipo è in costante aumento e visto che proprio tali motori vanno considerati particolarmente inquinanti a causa delle alte emissioni di idrocarburi.

## CLASSIFICAZIONE

N. registrazione/incarto

I Cantoni AG, SG, SZ e ZG propongono di prescrivere l'impiego di benzina alchilata per i motori a scoppio a due tempi.

- 3.3 **Numero 13, controllo periodico (successivo) dei gas di scarico:** i Cantoni BL e BS accolgono con favore l'obbligo di manutenzione per tutti i motori di natanti e richiedono a questo proposito che il termine per il controllo periodico dei gas di scarico sia ridotto da tre a due anni.