



17 aprile 2008

Revisione dell'ordinanza sulla navigazione interna (ONI, RS 747.201.1)

Rapporto sui risultati dell'indagine conoscitiva

N. registrazione/dossier: 240.62/2008-03-03/267

Indice:	Pagina
1. Introduzione, indagine conoscitiva, contenuti principali del progetto di revisione	2
2. Pareri pervenuti	2
2.1 In generale	2
2.2 Cantoni e Comuni	3
2.3 Associazioni e ambienti interessati	3
2.4 Partiti politici	3
3. Pareri in sintesi	3
3.1 Moto d'acqua: ammissione e apertura di specchi d'acqua alla loro circolazione	3
3.2 Recipienti per le acque di scarico: collegamento con il fasciame esterno dell'imbarcazione	4
3.3 Recipienti per il carburante diesel: rinuncia a separare le loro pareti dal fasciame esterno del natante	5
3.4 Adeguamento di altre disposizioni di dettaglio	5
Elenco dei partecipanti all'indagine conoscitiva	6

1. Introduzione, indagine conoscitiva, contenuti principali del progetto di revisione

Dal 30 gennaio al 7 marzo 2008 l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha svolto una vasta indagine conoscitiva esterna all'Amministrazione federale in merito a un progetto di revisione dell'ordinanza sulla navigazione interna (ONI). Il progetto è stato elaborato a seguito del decreto del Consiglio federale del 31 ottobre 2007 concernente la concessione di deroghe all'applicazione del principio "Cassis de Dijon" e l'eliminazione di una serie di differenze del diritto svizzero in materia di prodotti rispetto alla normativa CE vigente. Tale decreto interessa anche la legislazione svizzera sulla navigazione interna, in particolare per quanto riguarda le differenze nei confronti della Direttiva 94/25/CE e del relativo completamento 2003/44/CE sulle imbarcazioni sportive (di seguito denominata Direttiva CE).

Il progetto di revisione ha i seguenti contenuti principali:

- ammissione (immatricolazione) delle moto d'acqua a titolo di imbarcazioni sportive ai sensi della Direttiva CE sulla base della dichiarazione di conformità del produttore;
- introduzione di un divieto di massima per quanto concerne l'utilizzo di moto d'acqua con riserva di autorizzazione da parte dei Cantoni;
- abrogazione della prescrizione secondo cui sulle imbarcazioni sportive la parete dei recipienti destinati a contenere sostanze pericolose per le acque (p.es. carburante diesel) non può essere parte costitutiva del fasciame esterno del natante;
- abolizione dell'obbligo per le imbarcazioni provviste di impianti di abitazione, di cucina o sanitari di essere equipaggiate con recipienti per la raccolta delle acque di scarico e dei rifiuti;
- introduzione di una disposizione che consenta di collegare i recipienti per le sostanze fecali al fasciame esterno del natante tramite condutture di scarico chiudibili.

Inoltre, è previsto l'adeguamento di alcune disposizioni di dettaglio che causano problemi per l'esecuzione dell'ONI.

2. Pareri pervenuti

L'avvio dell'indagine conoscitiva ha avuto una tale eco sulla stampa svizzera da indurre numerose persone private e organizzazioni non interpellate a inoltrare il loro parere. L'ATA in particolare ha lanciato sul suo sito Internet un'azione di protesta contro l'ammissione delle moto d'acqua a seguito della quale l'UFT ha ricevuto più di 600 messaggi di posta elettronica.

La stragrande maggioranza dei partecipanti all'indagine conoscitiva respinge recisamente il progetto di revisione per quanto concerne i contenuti principali, riportati al numero 1.

2.1 In generale

Su 92 organismi invitati a pronunciarsi hanno risposto in 53 (nota: i servizi cantonali della navigazione hanno inviato il loro parere tramite i rispettivi Cantoni). Oltre alle e-mail sopra citate, sono pervenute 58 prese di posizione da parte di persone private e organizzazioni non interpellate ma che si ritenevano interessate dal progetto. L'elenco dei partecipanti all'indagine conoscitiva figura in allegato al presente rapporto.

2.2 Cantoni e Comuni

Oltre all'Associazione dei servizi della navigazione (vks) e a tutti i 26 Cantoni interpellati, hanno preso posizione 8 Comuni del Lago di Zurigo.

2.3 Associazioni

Si sono espresse le seguenti associazioni:

- 22 società sportive (principalmente di vela e canottaggio);
- 7 unioni di arti e mestieri;
- 13 associazioni ambientaliste;
- 8 associazioni di altro tipo.

2.4 Partiti politici

Hanno partecipato il Partito ecologista svizzero, l'UDC, il PLR e il PS svizzero. L'UDC non ha fornito una presa di posizione dettagliata. Il PPD non ha inoltrato alcun parere.

3. Pareri in sintesi

3.1 Moto d'acqua: ammissione e apertura di superfici d'acqua alla loro circolazione

I Cantoni AG, BL, BS e SO sono d'accordo con la prevista classificazione delle moto d'acqua come imbarcazioni sportive; tuttavia, i primi tre Cantoni richiamano l'attenzione sulla presenza di altre prescrizioni che vietano l'utilizzo di moto d'acqua sul loro territorio. Il provvedimento proposto è inoltre sostenuto dalla Fédération Suisse Motonautique, dal CCS, dalle ditte Bombardier e Friedli Fahrzeuge (rispettivamente produttrice e concessionaria di moto d'acqua), dalla Federazione svizzera del turismo e dal PLR, per un totale di 10 pareri favorevoli.

I Cantoni AR e JU e l'UDC non hanno inoltrato un parere circostanziato.

L'upi cita uno studio scientifico condotto per valutare le esperienze maturate in Paesi in cui da diversi anni ormai si fa uso di moto d'acqua. Dallo studio risulta che questo genere di veicolo comporta rischi d'incidenti maggiori rispetto agli altri natanti. L'upi chiede perciò l'introduzione di standard di sicurezza supplementari e vincolanti. Inoltre, in caso di ammissione degli acquascooter, esige un'opportuna attività di monitoraggio e l'adozione immediata di misure appropriate qualora si registrasse un aumento degli incidenti.

Gli altri 97 pareri sono decisamente contrari all'ammissione delle moto d'acqua in Svizzera, giudicando sproporzionati gli svantaggi che ne deriverebbero rispetto alle facilitazioni per il commercio. Anzitutto, si teme che non sarà possibile svolgere un'adeguata attività di sorveglianza sull'utilizzo di questo tipo di veicolo. L'ammissione implicherebbe poi un sensibile aumento dell'inquinamento acustico e delle acque, con relativa perdita di valore dell'ambiente e dei laghi quali spazi ricreativi per la popolazione. Altri partecipanti all'indagine si attendono effetti negativi per le zone di protezione lacustri sensibili, in particolare per quelle riservate agli uccelli, a causa del modo di propulsione e del pescaggio ridotto degli acquascooter, che consentono ai conducenti di inoltrarsi facilmente in acque basse. Numerose società di vela e di canottaggio motivano inoltre il loro parere contrario adducendo gli inconvenienti (formazione di onde) che ne risulterebbero per le proprie attività sportive. Secondo i Cantoni, infine, le condizioni generali previste per l'utilizzo delle moto d'acqua sono difficili da controllare nella prassi. A questo proposito diverse associazioni fanno notare che già oggi la sorveglianza da parte delle forze di polizia è carente.

I Cantoni richiamano altresì l'attenzione su una serie di questioni che occorrerebbe chiarire in relazione al collaudo ufficiale delle moto d'acqua nell'ambito della procedura d'omologazione e ai controlli periodici prescritti.

Tre Cantoni (AI, GE e ZH) fanno sapere di non essere disposti ad autorizzare la circolazione con moto d'acqua su specchi d'acqua situati sul loro territorio alle condizioni previste nel progetto. Numerosi partecipanti all'indagine chiedono la definizione di condizioni supplementari e decisamente più severe per l'apertura di specchi d'acqua.

3.2 Recipienti per le acque di scarico: collegamento con il fasciame esterno del natante

I Cantoni AG, BL, BS e NE come pure il CCS, il Centre Patronal e il PLR sono favorevoli alle modifiche previste in questo ambito.

Il resto dei Cantoni, il settore della costruzione di imbarcazioni, diverse associazioni ambientaliste, i Verdi e il PS svizzero non sono d'accordo con il previsto adeguamento del diritto svizzero alla Direttiva CE.

Questi argomentano che l'allineamento al diritto europeo va decisamente contro l'impegno profuso da anni a favore della protezione delle acque e che sia la normativa in materia di navigazione interna sia la legge sulla protezione delle acque vietano la dispersione delle acque di scarico nei laghi e nei fiumi. Non vedono perché i molteplici sforzi compiuti per anni dai Cantoni per far rispettare l'attuale normativa debbano essere "vanificati" dalle nuove disposizioni. La sistematica protezione dell'ambiente avrebbe tra l'altro anche contribuito all'immagine positiva di cui godono nella popolazione le attività sportive e ricreative praticate per mezzo di imbarcazioni.

Inoltre, temono che i laghi si trasformino in enormi cloache. L'immissione delle acque di scarico nei laghi sarebbe difficile da combattere e risulterebbe impossibile identificare i colpevoli. La qualità dell'acqua potabile ne risentirebbe inevitabilmente. I contrari osservano che la stragrande maggioranza delle imbarcazioni sportive oggetto della Direttiva CE è impiegata nelle zone costiere o in alto mare, dove le conseguenze delle disposizioni sarebbero assai meno gravi che non sui laghi svizzeri, relativamente piccoli.

Infine, si fa notare il rischio di lasciare interdetto chi ha equipaggiato la sua imbarcazione con recipienti conformi alla normativa attuale o ha fatto smontare le condutture per le acque di scarico che collegano direttamente i recipienti al fasciame esterno del natante.

3.3 Recipienti per il carburante diesel: rinuncia a separare le loro pareti dal fasciame esterno dell'imbarcazione

I Cantoni AG, BL, BS e NE come pure il CCS, il Centre Patronal e il PLR sono favorevoli alle modifiche previste in questo ambito.

Il resto dei Cantoni, il settore della costruzione di imbarcazioni, diverse associazioni ambientaliste, i Verdi e il PS svizzero non sono d'accordo con il previsto adeguamento del diritto svizzero alla Direttiva CE.

Questi argomentano che l'allineamento al diritto europeo va decisamente contro l'impegno profuso da anni a favore della protezione delle acque. Fanno altresì notare i ripetuti danni allo scafo provocati da urti e scontri durante l'utilizzo delle imbarcazioni sportive, da processi di corrosione o di osmosi. Le imbarcazioni verrebbero poi lasciate spesso a lungo non sorvegliate nel luogo di stazionamento. La creazione di una falla nel serbatoio implicherebbe l'immediata dispersione del carburante nell'acqua.

I contrari citano inoltre il caso degli edifici le cui cisterne per l'olio da riscaldamento ubicate all'esterno devono essere dotate di un rivestimento doppio e di un sistema di controllo supplementare. Alla luce di questo esempio, non vedono perché tale protezione supplementare debba essere lasciata cadere per le imbarcazioni sportive.

Infine, richiamano l'attenzione sul notevole rischio di inquinamento che il carburante diesel costituisce per l'acqua e la relativa flora e fauna.

3.4 Adeguamento di altre disposizioni di dettaglio

A questo proposito i pareri divergono fortemente, andando dal pieno assenso al netto rifiuto.

Nel caso della disposizione concernente la collocazione dei fanali (art. 18a) in particolare, le facilitazioni previste sono ritenute insufficienti da molti partecipanti all'indagine, che chiedono di lasciare cadere del tutto la prevista limitazione per quanto concerne la possibilità di disporre i fanali di poppa lateralmente all'asse.

Anche la precisazione proposta all'articolo 86, secondo cui il consenso a effettuare l'esame per conduttori di battelli in un altro Cantone può essere negato unicamente in presenza di "motivi validi", viene respinta da gran parte dei Cantoni, in quanto la nozione di "motivi validi" è considerata giuridicamente indeterminata e quindi non adatta.

Allegato: Elenco dei partecipanti all'indagine conoscitiva

Cantoni e Comuni

Associazione dei servizi della navigazione (vks)

AG

AI

AR

BE

BL

BS

FR

GE

GL

GR

JU

LU

NE

NW

OW

SH

SG

SO

SZ

TG

TI

UR

VD

VS

ZG

Città di ZH

ZH

Aufsichtskommission Vierwaldstättersee

Città di Rapperswil-Jona

Comune di Erlenbach

Comune di Stäfa

Comune di Meilen

Comune di Hombrechtikon

Comune di Herrliberg

Comune di Zumikon

Comune di Männedorf

Società e associazioni sportive

Bordée de Tribord

Cercle de la voile, NE

Centre intern. Plogée, NE

Segelclub Murten

Federazione Svizzera delle Società di Canottaggio

Swiss Sailing

Ruderclub Thun

Aviron Lausanne Sport

Club Aviron Nyon

Union nautique Yverdon

Segelclub Sempach

Seeklub Thun
Fédération Suisse Motonautique (FSM)
Seeclub Küssnacht + 19 membri singoli
Ruderclub Greifensee
Ruderclub Oberer Zürichsee
Société Nautique NE
Club Nautique Bevaix
Ruderclub Rigi Küssnacht
Fédération de la voile des lacs Jurassiens (FVLJ)
Cruising Club Svizzero (CCS)
Aviron Romande Zürich

Arti e mestieri

Associazione svizzera dei pescatori professionisti (ASPP)
BRP Bombardier
Schweizer Bootbauer Verband
Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Friedli Fahrzeuge
Centre Patronal
Verband Schweizerischer Importeure von Marinemotoren (VSIM)

Associazioni ambientaliste

Pro Sempachersee
WWF – Svizzera
WWF – VD
Stazione ornitologica svizzera
Rheinaubau
Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Aare (ASA)
Mountain Wilderness
Associazione svizzera per la protezione degli uccelli
Pro Velo
PUSCH
Pro Natura
Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio
Conferenza dei delegati della protezione della natura e del paesaggio (CDPNP)

Partiti politici

Partito ecologista svizzero
UDC
PPD
PLR
PS svizzero

Altri

Società svizzera dell'industria del gas e delle acque (SSIGA)
Aqua Nostra
Unione dei trasporti pubblici (UTP)
Associazione delle aziende svizzere di navigazione (AASN)
ATA
Cercle Nautique Tapa-Sabllias Yvonand (CNTY)
upi
Federazione svizzera del turismo