



30 gennaio 2008

Rapporto esplicativo concernente la modifica dell' ordinanza sulla navigazione interna (ONI)

CLASSIFICAZIONE

N. registrazione/dossier

Indice:

	Pagina
1. Premesse	2
2. Spiegazioni concernenti la tematica "Direttiva CE sulle imbarcazioni sportive"	2
3. Spiegazioni relative agli articoli ONI modificati / completati	2 - 6

1. Premesse

Con decreto del Consiglio federale del 31 ottobre 2007 il DATEC è stato incaricato di adeguare l'ordinanza sulla navigazione interna in modo da consentire l'applicazione del principio "Cassis de Dijon" nel settore della navigazione interna svizzera.

Il decreto interessa le seguenti due tematiche:

- classificazione delle moto d'acqua come imbarcazioni sportive secondo la Direttiva 94/25/CE;
- adeguamento alla Direttiva 94/25/CE degli standard in materia di protezione dell'ambiente nel settore delle imbarcazioni sportive.

Nel contempo si coglie l'occasione per adeguare alcune altre disposizioni.

2. Spiegazioni concernenti la tematica "Direttiva CE sulle imbarcazioni sportive"

La prima versione della Direttiva 94/25/CE, promulgata nel 1994, è stata ampiamente recepita nell'ambito della revisione dell'ONI del 2001. La Direttiva è poi stata completata nel 2003 (Direttiva 2003/44/CE). Anche il completamento è stato recepito in gran parte, con la revisione dell'ONI del 2007, nel diritto in materia di navigazione interna svizzera.

Nell'ambito delle due revisioni (2001 / 2007) si è provveduto a garantire il livello degli standard svizzeri per la tutela dell'ambiente e della sicurezza degli utenti dei laghi. A tal fine si sono adottate ad esempio disposizioni tecniche per limitare fortemente la potenza delle moto d'acqua e quindi anche la velocità che possono raggiungere. L'ammissione in Svizzera di questo tipo di veicoli ne è risultata di fatto impossibilitata. Inoltre, anche dopo il recepimento della Direttiva CE i recipienti di sostanze pericolose per le acque non potevano essere parte costitutiva del fasciame esterno (scafo) delle imbarcazioni sportive. In tal modo si intendeva prevenire la fuoriuscita delle sostanze (ad es. carburante diesel, sostanze fecali) e la loro dispersione in acqua a seguito di una cattiva tenuta dei recipienti. Le disposizioni prescrivevano inoltre l'impiego di recipienti per la raccolta delle acque di scarico.

Il progetto di revisione in oggetto prevede ora un adeguamento agli standard CE anche per quanto concerne i settori citati, il che equivale a un abbassamento del livello di protezione dal profilo tecnico.

3. Spiegazioni relative agli articoli ONI modificati / completati

L'**art. 2 lett. a n. 18** (definizione "moto d'acqua") è modificato. In futuro in Svizzera le moto d'acqua non saranno considerate più imbarcazioni da diporto bensì imbarcazioni sportive. Nel caso delle moto d'acqua l'attuale relazione tra potenza consentita e dimensioni o peso dell'imbarcazione verrà a cadere. Queste imbarcazioni potranno quindi essere motorizzate secondo le indicazioni dei produttori. Nella pratica si hanno di solito potenze sensibilmente superiori ai 100 kW, che consentono di raggiungere anche velocità di oltre i 60 km/h. In

futuro l'ammissione delle moto d'acqua sulle acque svizzere si fonderà, come per le imbarcazioni sportive, su una dichiarazione di conformità del produttore.

Art. 2 lett. b n. 2 secondo trattino: è modificata la definizione della lunghezza dei natanti che non rientrano nella categoria delle imbarcazioni sportive. Per lunghezza non s'intenderà più la lunghezza massima compresi gli elementi costruttivi annessi al natante (L_{max}) bensì unicamente la lunghezza dello scafo (L_H) compresi i componenti solidamente fissati ad esso. Non faranno più parte della lunghezza quei componenti che possono essere smontati senza doverli distruggere o senza impiegare utensili. Concretamente, tale modifica avrà conseguenze ad esempio per i battelli a vela, nella cui lunghezza non sarà più compresa l'asta di fiocco. Nel caso di alcuni tipi di natanti (fatta eccezione per le imbarcazioni sportive, la cui lunghezza resterà quella definita nel primo trattino) si potranno avere ripercussioni sulla potenza propulsiva consentita per i motori, che può risultare inferiore a causa della minore lunghezza.

Art. 2 lett. b n. 9 e 10: è introdotta la definizione dei termini "*stagno all'acqua*" e "*stagno agli spruzzi e alle intemperie*". L'introduzione è dovuta all'impiego dei termini in una serie di articoli dell'ONI (v. tra l'altro art. 134a).

Art. 18a cpv. 3^{bis}: tale disposizione è modificata su proposta dell'Associazione dei servizi della navigazione (vks). La collocazione dei fanali di poppa nell'asse delle imbarcazioni sportive e da diporto può causare problemi in caso di impiego di motori fuoribordo a causa della scarsità di spazio. La nuova versione della disposizione consente una maggiore flessibilità al riguardo. Tuttavia, i fanali di poppa vanno collocati tanto vicino all'asse quanto tecnicamente possibile. La distanza laterale dall'asse deve ammontare al massimo al 50 per cento della metà della larghezza del natante.

Art. 25 cpv. 1: gli uffici cantonali della navigazione ritengono insufficiente la disposizione secondo cui di notte i natanti non motorizzati devono portare un fanale visibile da ogni lato. Hanno infatti constatato che il fanale non si distingue bene dalle luci delle rive intensamente illuminate. Un natante dotato di un tale fanale potrebbe quindi essere non visto di notte dagli altri utenti del lago. Una serie di prove effettuate sul Lago di Zurigo ha dimostrato che una luce lampeggiante (per la definizione cfr. art. 2 lett. c n. 1 ONI) è meglio riconoscibile. La nuova formulazione del secondo periodo consentirà l'installazione di questo tipo di luce a bordo di imbarcazioni a remi. Sarà però possibile continuare a impiegare gli ordinari fanali visibili da ogni lato. Le imbarcazioni già ammesse non saranno pertanto tenute a dotarsi di una luce lampeggiante. Non è quindi necessario prevedere una disposizione transitoria. Va detto al riguardo che la disposizione in oggetto costituisce una deroga a quanto previsto dal codice CEVNI¹ in materia di segnalazione notturna delle imbarcazioni a remi. Il codice CEVNI non contempla infatti l'impiego di luci lampeggianti ma solo di luci nautiche a illuminazione continua.

Art. 37 cpv. 7: la modifica delle condizioni d'ammissione delle moto d'acqua implica l'introduzione di tavole per segnalare gli specchi d'acqua su cui è permesso o no circolare con questo genere di natante. Il capoverso in questione costituisce la base necessaria al riguardo (cfr. anche all. 4).

Art. 54: l'ordine dei capoversi è modificato per migliorarne la sistematicità.

¹ **Code européen des voies de navigation intérieure** (3a edizione) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, Gruppo di lavoro per il trasporto per idrovia

L'articolo 54 prevede limitazioni alla circolazione con moto d'acqua (cpv. 1). L'utilizzo di quest'ultime sulle acque svizzere sarà consentito unicamente all'interno delle superfici appositamente autorizzate dai Cantoni (cpv. 2). Nel 2001 è già stata introdotta nell'ONI una disposizione analoga per i kite surf. L'apertura di superfici alla circolazione con moto d'acqua sarà soggetta a limitazioni intese a tutelare gli altri utenti e l'ambiente.

Nel capoverso 3 la circolazione con moto d'acqua nelle zone rivierasche (fino a 300 m di distanza dalla riva) sarà limitata ai corridoi di lancio appositamente autorizzati e contrassegnati. La limitazione serve a tutelare gli altri utenti, come ad esempio i bagnanti, o le superfici acquatiche sensibili (canneti che ospitano luoghi di nidificazione ecc.).

Nel capoverso 5 sarà fissato l'orario durante il quale sarà consentita la circolazione con moto d'acqua. Essendo sprovviste di illuminazione e di fari, le moto non sono visibili agli altri utenti nell'oscurità e in condizioni di cattiva visibilità. Inoltre, data l'assenza di fari, i conducenti di moto d'acqua non hanno alcuna possibilità di avvistare per tempo persone o oggetti in acqua (p.es. bagnanti, legname galleggiante ecc.). Nell'oscurità e in condizioni di cattiva visibilità costituiscono pertanto un pericolo per se stessi e per gli altri utenti.

L'efficacia di tali disposizioni dovrà essere verificata nella pratica. Le moto d'acqua possono coprire distanze praticamente illimitate e raggiungere velocità decisamente più elevate rispetto ai kite surf. Inoltre, sono in grado di inoltrarsi in acque basse grazie al loro modo di propulsione ed è particolarmente facile manovrarle come pure metterle e toglierle dall'acqua. A causa di queste caratteristiche è difficile per le forze dell'ordine svolgere controlli efficaci. Sussiste quindi il rischio di abusi.

Gli altri capoversi restano immutati sul piano del contenuto.

Nell'attuale **art. 84 cpv. 1** i modelli dei permessi di condurre sono indicati singolarmente ("*modello 1 o 2 riprodotto nell'allegato 5*"). In futuro l'articolo conterrà un rinvio generico ai "*modelli riprodotti nell'allegato 5*", tenuto conto dei preparativi in atto nei Cantoni per introdurre il permesso di condurre in formato carta di credito nel settore della navigazione. La sua introduzione implicherà l'integrazione di un modello supplementare nell'allegato 5. La definizione della forma e del contenuto dei modelli è di competenza del DATEC.

L'**art. 86 cpv. 2** prevede già la possibilità di sostenere l'esame per il conseguimento del permesso di condurre in un Cantone diverso da quello di domicilio dietro apposita domanda e previo consenso dell'autorità cantonale competente. L'articolo non specifica tuttavia che la domanda può essere respinta unicamente per motivi validi. Una mancanza, questa, che in passato ha causato diversi problemi e cui si intende ora ovviare completando di conseguenza il capoverso 2.

Nell'**art. 107a cpv. 1**, che enumera le disposizioni ONI non applicabili alle imbarcazioni sportive, sarà indicato in futuro anche l'articolo 108 capoversi 1 e 2.

A seguito dell'allineamento della normativa svizzera alla Direttiva 94/25/CE, in futuro le imbarcazioni sportive non dovranno più essere dotate di recipienti per la raccolta delle acque di scarico dei locali di soggiorno e delle installazioni per la cucina (obbligo attualmente previsto dall'art. 108 cpv. 1). Sarà altresì soppresso l'obbligo di prevedere a bordo recipienti per la raccolta dei rifiuti solidi. In futuro le imbarcazioni sportive dovranno essere dotate unicamente di recipienti per la raccolta delle acque di scarico degli impianti sanitari.

Sul piano esecutivo, attualmente i Cantoni si assicurano che i recipienti per la raccolta delle sostanze fecali non dispongano di raccordi diretti al fasciame. In tal modo risulta tecnicamente esclusa la possibilità di una dispersione abusiva di sostanze fecali in acqua. In futuro tali raccordi diretti saranno consentiti. La Direttiva CE esige in questi casi unicamente la presenza di una valvola tra il recipiente e il fasciame.

Indipendentemente dalle caratteristiche tecniche dell'imbarcazione sportiva, l'articolo 10 capoverso 1 ONI vieta di versare o immettere nelle acque sostanze la cui natura possa inquinare o alterarne le proprietà. Nella pratica sarà difficile dimostrare un caso di abuso con prove utilizzabili in tribunale.

Attualmente si applica anche alle imbarcazioni sportive la disposizione dell'articolo 108 capoverso 2, secondo cui la parete di recipienti destinati a contenere sostanze pericolose per le acque (p.es. carburante diesel o sostanze fecali) non può essere parte costitutiva del fasciame esterno di un natante. Detto altrimenti, tali recipienti devono essere installati separatamente a bordo. La disposizione assicura che, in caso di perdita dovuta a una tenuta difettosa dei recipienti, sia tecnicamente escluso che le sostanze contenute si disperdano direttamente in acqua, venendo dapprima raccolte nello scafo. La tenuta può risultare difettosa ad esempio a seguito di danni per corrosione o per urti. I serbatoi del carburante diesel delle imbarcazioni sportive possono arrivare a contenere anche più di 1000 l. In futuro cadrà l'obbligo di prevedere una tale protezione sulle imbarcazioni sportive (rivestimento doppio, come p.es. per le cisterne interrato destinate a contenere l'olio da riscaldamento per le abitazioni). La Direttiva CE ammette la possibilità di installare i serbatoi del carburante diesel in modo che risultino parte costitutiva del fasciame. La stessa norma si applicherà in futuro anche in Svizzera.

Art. 109 cpv. 3: attualmente i natanti con una potenza propulsiva complessiva inferiore a 40 kW omologati in Svizzera non sono soggetti all'obbligo di misurazione del rumore in esercizio. In futuro tale regola si applicherà anche ai natanti non omologati in Svizzera. In tal modo non si avrà più una disparità di trattamento fra i primi e i secondi. L'autorità competente può disporre la misurazione del rumore in esercizio, se sussistono dubbi sul rispetto da parte del natante del valore limite di 72 dB(A) stabilito nel capoverso 1 dell'articolo 109.

Secondo l'attuale **art. 134a cpv. 1** le barche a vela che non dispongono di un invaso impermeabilizzato sono considerate idonee alla competizione. Non essendo definito nell'ONI, il termine "impermeabilizzato" ha dato adito a incertezze.

L'introduzione della definizione di "stagno all'acqua" (art. 2 lett. b n. 9) avrebbe conseguenze indesiderate allo stato attuale delle cose. La maggior parte delle barche a vela di piccole dimensioni è sprovvista di invasi "stagni all'acqua". In base all'attuale formulazione dell'articolo 134a, tali barche sono considerate idonee alla competizione, profittando della meno restrittiva disposizione in materia di mezzi di salvataggio. Ne consegue un allargamento eccessivo della cerchia dei natanti idonei alla competizione.

L'attuale requisito per le barche a vela di non possedere un invaso "impermeabilizzato" per essere considerate idonee alla competizione sarà perciò sostituito con quello di non presentare un invaso "stagno agli spruzzi e alle intemperie" (art. 2 lett. b n. 10). Mentre molte piccole barche a vela dispongono di un invaso "stagno agli spruzzi e alle intemperie", solo poche imbarcazioni a vela sono del tutto sprovviste di invasi. Nelle competizioni vengono utilizzate soprattutto quest'ultime, che in tal modo continueranno a essere considerate ido-

nee ai sensi dell'articolo 134a. La sostituzione di cui sopra garantisce pertanto il rispetto dello spirito originario della disposizione.

Art. 166 cpv. 25: ai Cantoni è concesso un termine di un anno per designare gli specchi d'acqua e i corridoi di lancio aperti alla circolazione con moto d'acqua. Tuttavia, non sussiste alcun obbligo al riguardo. Un'analoga regolamentazione è stata prevista già nel 2001 in occasione dell'introduzione del divieto di utilizzare i kite surf.

Allegato 4: a seguito della modifica delle disposizioni sull'ammissione e l'utilizzo delle moto d'acqua, sono introdotte le relative tavole di divieto e permesso di circolazione (cfr. considerazioni relative agli art. 2 lett. a n. 18, art. 37 e art. 54).

Allegato 15 n. 9: lo spazio disponibile sulle moto d'acqua non consente di tenervi gli oggetti d'equipaggiamento solitamente prescritti per i natanti a motore. Il numero 9 (nuovo) dell'allegato 15 riporta un elenco ridotto di oggetti d'equipaggiamento prescritti sulle moto d'acqua.

L'**allegato 33** è adeguato in base alla modifica delle disposizioni sulla misurazione del rumore di natanti la cui potenza propulsiva complessiva è inferiore a 40 kW (cfr. art. 109 cpv. 3).