



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Ufficio federale dei trasporti UFT**  
Divisione Sicurezza

**30 settembre 2013**

---

# **Modifica del Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza (RNC; RS 747.223.1)**

## **Rapporto esplicativo**

---

N. registrazione/dossier: 241.3/2013-09-0409/27



N. registrazione/dossier: 012.21//

#### **Art. 0.01 – Campo d'applicazione**

Secondo la normativa austriaca concernente il campo d'applicazione territoriale del RNC e della legge sulla navigazione, per navigare sul tratto del Nuovo Reno tra lo sbocco nel lago di Costanza e il ponte stradale tra Hard e Fussach sono richieste un'autorizzazione e una licenza conformi alla legge austriaca sulla navigazione, sebbene il tratto in questione sia navigabile solo a partire dal lago di Costanza e, pertanto, faccia parte di quest'ultimo dal profilo nautico. Per ovviare a questa situazione insoddisfacente, il campo d'applicazione del RNC è stato completato. Inoltre, per motivi di leggibilità è stata introdotta una suddivisione in lettere.

#### **Art. 0.02 lett. p – Definizioni**

La direttiva sulle imbarcazioni da diporto è citata nella sua versione aggiornata.

#### **Art. 0.02 lett. q – Definizioni**

La definizione delle sostanze che possono inquinare l'acqua è aggiornata.

#### **Art. 0.02 lett. r – Definizioni**

Per motivi di completezza la definizione di merci pericolose è stata completata con la menzione dell'ADN, più pertinente.

#### **Capo IV – Titolo**

Il titolo del capo IV è stato completato poiché nel RNC si sono inserite disposizioni sulla radiotelefonica che, per motivi di sistematicità, sono state integrate proprio in questo capo.

#### **Art. 4.05 – Radiotelefonica**

L'articolo istituisce sul lago di Costanza un servizio radio per le chiamate di emergenza, un elemento importante per garantire la sicurezza della navigazione. Gli esperti raccomandano di utilizzare il canale 16. L'obbligo di tenere sempre acceso l'impianto di radiotelefonica e di sintonizzarlo su questo canale durante la navigazione si applica a tutti i natanti che devono essere equipaggiati di tale impianto. Le prescrizioni relative all'obbligo di dotazione figurano all'articolo 13.21.

Il capoverso 2 disciplina l'impiego del canale 16.

#### **Art. 6.01 cpv. 2 – Norme generali di comportamento**

Per garantire la certezza del diritto e per sottolineare l'importanza che dovrebbe assumere il perseguimento della guida sotto l'effetto di farmaci o sostanze stupefacenti, come già avviene nella circolazione stradale, l'enumerazione al capoverso 2 è stata completata con l'aggiunta della formulazione «assunzione di droghe o medicinali».

#### **Art. 6.12 – Navigazione a mezzo radar**

La disposizione sulla navigazione a mezzo radar è stata inasprita in conformità con la regolamentazione applicabile alla navigazione interna: il conduttore del natante deve in ogni caso essere titolare di un'autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar se vuole mantenere invariata la velocità in caso di scarsa visibilità (art. 6.13 cpv. 2). La nuova disposizione non implica



N..registrazione/dossier: 012.21//

che il conduttore di un natante equipaggiato di radar dev'essere titolare di un brevetto ufficiale, bensì unicamente che deve ridurre la velocità nonostante l'impiego del radar se le condizioni di cui all'articolo 6.12 non sono soddisfatte. Anche per quanto riguarda gli osservatori radar (radaristi) la disposizione si allinea alla normativa applicabile alla navigazione interna (art. 6.12 cpv. 1 lett. b e cpv. 2). Inoltre, i natanti che ricorrono alla navigazione a mezzo radar devono essere equipaggiati di un impianto di radiotelegrafia.

#### **Art. 6.13 cpv. 2 – Navigazione in tempo di foschia, vento forte e tempesta**

La disposizione è stata adeguata alle attuali condizioni. Poiché oggi praticamente tutti i natanti con una distanza tra il posto di pilotaggio e la prua superiore a 15 metri dispongono di un radar, la disposizione sulla vedetta è stata stralciata. Per il resto si rinvia ai commenti sull'articolo 6.12.

#### **Art. 8.01–8.03 – Divieto di trasporto; deroghe**

I nuovi articoli 8.01–8.03 riformulano gli attuali contenuti dell'articolo 8.01 e li strutturano in modo più chiaro e comprensibile. Contrariamente all'articolo 8.01 capoverso 2 lettere a e b nella versione attuale, l'articolo 8.02 rinvia al più pertinente ADN. L'articolo 8.03 adegua all'ADR la formulazione dell'articolo 8.01 capoverso 2 lettera c.

#### **Art. 11.04 cpv. 4 – Divieto di fare il bagno, di effettuare immersioni e di tuffarsi dai ponti**

In passato in estate si sono verificati diversi casi di persone che si sono tuffate nel Reno dai ponti, in particolare nel tratto che separa il lago superiore dal lago inferiore (Seerhein) e nel tratto tra Costanza e Sciaffusa. Tuffarsi può essere pericoloso perché vi è il rischio di venir travolti dai natanti a causa della visibilità ridotta in prossimità dei ponti. Il pericolo aumenta quando chi si tuffa è sott'acqua, perché i conduttori non li possono vedere. Per garantire la sicurezza dei bagnanti e della navigazione è stabilito il divieto di tuffarsi dai ponti nel canale di navigazione. Il divieto non è assoluto; vale infatti solo nel caso in cui al ponte da cui ci si vuole tuffare si stanno avvicinando natanti.

#### **Art. 12.05 cpv. 2 – Esame di conduttore**

Attualmente i tre Stati rivieraschi applicano requisiti diversi per il riconoscimento degli accrediti per l'esame pratico in vista dell'ottenimento della licenza per le categorie A e D sul lago di Costanza. Per garantire un'esecuzione uniforme e creare una base giuridica certa, il nuovo capoverso 2 stabilisce che i titolari di un certificato di capacità ufficiale rilasciato da uno Stato costiero del lago di Costanza sono esonerati dall'esame pratico per l'ottenimento della licenza delle categorie A e D. L'esenzione non si applica tuttavia alla licenza di condurre di cui all'articolo 12.10.

#### **Art. 13.05 – Rumore massimo ammissibile in servizio**

È citata la versione aggiornata della norma EN ISO 2922:2000.

#### **Art. 13.11d – Riduzione delle emissioni di particolato di motori diesel**

Ricerche mediche hanno evidenziato che carichi eccessivi di particolato fine respirabile, soprattutto di fuliggine, sono particolarmente insidiosi. I motori diesel sono una delle fonti di emissione di particolato fine. La maggior parte delle emissioni di fuliggine sul lago di Costanza provengono dai battelli per il



N. registrazione/dossier: 012.21//

trasporto di passeggeri e di merci a scopo commerciale, equipaggiati di motori diesel e con un elevato numero di ore di esercizio.

Mentre per il monossido di carbonio, gli idrocarburi e gli ossidi di azoto i valori limite dei gas di scarico sono stati notevolmente inaspriti con l'introduzione, nel 1996, del livello 2 delle prescrizioni concernenti i gas di scarico nel RNC, il limite per le emissioni di fuliggine dei motori diesel nel livello 2 era determinato finora sulla base del grado di annerimento Bosch, un procedimento approssimativo e ormai superato. Oggi anche nella navigazione sono disponibili sistemi molto efficaci che permettono di ridurre di oltre il 99% le emissioni. È quindi opportuno prescrivere valori limite pertinenti e definire metodi di misurazione delle emissioni di particolato. A tal fine vengono utilizzati procedimenti armonizzati a livello internazionale, come il programma dell'UN/ECE. I motori collaudati secondo questo programma che non superano i valori limite previsti saranno autorizzati sul lago di Costanza. I motori potranno anche essere equipaggiati di filtri antiparticolato, purché questi figurino sull'elenco stilato dall'Istituto austriaco di assicurazione contro gli infortuni (Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, AUVA), dall'Associazione professionale tedesca dell'edilizia (Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft, BGBau), dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) e dall'Istituto nazionale svizzero di assicurazione contro gli infortuni (SUVA) o siano stati sottoposti a una procedura di collaudo equivalente.

La disposizione si applicherà essenzialmente alla navigazione commerciale, mentre non riguarderà le imbarcazioni sportive e le piccole navi passeggeri. Varrà invece, visto il ruolo di esempio che ricoprono, per tutti i natanti in dotazione delle autorità. Secondo l'articolo 5 dell'ordinanza sulla navigazione militare (RS 510.755), la costruzione e l'equipaggiamento dei natanti militari possono derogare alle prescrizioni civili quando l'attività militare lo esige. Tra questi natanti vi sono tra l'altro quelli del Corpo svizzero delle Guardie di confine, che devono essere equipaggiati di motori speciali, segnatamente di motori entrobordo con comando a poppa e scarico integrato «bagnato» che permettono di navigare in acque poco profonde. I gas di scarico di questi motori vengono emessi direttamente nell'acqua e non è possibile, secondo l'attuale stato della tecnica, montare filtri antiparticolato in quanto nel motore i gas di scarico vengono mescolati all'acqua di raffreddamento. Per questi casi occorre una deroga all'obbligo di cui all'articolo 13.11d. Questo vale sia per i nuovi natanti sia per le nuove motorizzazioni.

Poiché l'equipaggiamento dei vecchi motori con filtri antiparticolato è tecnicamente complesso ed economicamente problematico, la disposizione trova applicazione unicamente per i natanti ammessi dopo l'entrata in vigore della modifica e in caso di sostituzione di un motore. Se il natante ha più motori ed è sostituito un solo motore, soltanto quello nuovo dovrà essere equipaggiato di filtro. Nel caso di nuove ammissioni, la disposizione si applicherà solo dal 2014 per garantire un congruo periodo di transizione ai natanti già costruiti o commissionati al momento dell'entrata in vigore della modifica. In caso di sostituzione di un motore l'equipaggiamento con filtri antiparticolato è prescritto solo se tecnicamente fattibile ed economicamente sostenibile. Secondo la decisione dell'ISKB la fattibilità tecnica e la redditività devono essere valutate in base alle definizioni che figurano nella Direttiva del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e della comunicazione (DATEC) del 3 giugno 2010 (cfr. <http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00710/03740/index.html?lang=de>; <http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00710/03740/index.html?lang=fr>).



N. registrazione/dossier: 012.21//

### **Art. 13.20 cpv. 3-7 – Materiale di salvataggio**

Con la nuova formulazione del capoverso 3 l'obbligo di equipaggiare i natanti di giubbotti di salvataggio vale anche per i natanti a remi che circolano al di fuori della zona rivierasca, ad eccezione di quelli da competizione. La deroga è motivata dall'alto grado di responsabilità individuale richiesto ai vogatori che partecipano a competizioni.

La disposizione concernente i bambini al capoverso 4 ricalca la formulazione della norma EN ISO 12402:2006.

Il nuovo capoverso 5, da considerarsi *lex specialis* rispetto al capoverso 3, rappresenta una disposizione pragmatica per i natanti da diporto sui quali non è possibile trasportare mezzi individuali di salvataggio ai sensi del capoverso 3. I natanti a remi «normali» (tra cui i pedalò) che restano generalmente vicino alla riva sono quindi esentati dall'obbligo di equipaggiamento con mezzi di salvataggio.

### **Art. 13.21 – Impianti di radiocomunicazione**

L'obbligo di equipaggiamento previsto dall'articolo si ricollega alle nuove prescrizioni dell'articolo 4.05 (radiotelefonica) e 6.12 (radar). L'obbligo si applica ai grossi natanti come pure ai natanti delle autorità e dei servizi di intervento (cfr. gruppi di natanti di cui all'articolo 16.01).

### **Art. 14.01 cpv. 6 – Ammissione**

L'ultima frase dell'articolo 14.01 capoverso 6 è stata stralciata. I contenuti sono integrati e precisati nel nuovo capoverso 7.

### **Art. 14.01 cpv. 7 – Ammissione**

La disposizione, che stabilisce la lunghezza minima dello scafo ai fini dell'ammissione, mira ad evitare l'impiego di natanti a motore troppo corti e a garantire la sicurezza della navigazione. Per una migliore leggibilità, l'ultima frase dell'attuale articolo 14.01 capoverso 6 – che elenca già i natanti non ammessi – è stata riformulata e i contenuti sono stati inseriti in un nuovo capoverso.

### **Art. 16.03<sup>bis</sup> – Disposizioni transitorie**

Il capoverso 1 disciplina il conseguimento di un brevetto radar ufficiale secondo l'articolo 6.12.

Il capoverso 2 contiene la disposizione transitoria per il trasporto di merci pericolose ammesso secondo gli articoli 8.02 e 8.03 conformemente al Regolamento (CE) n. 1272/2008.

Il capoverso 3 fissa il termine transitorio per la sostituzione di mezzi di salvataggio non conformi alle nuove disposizioni dell'articolo 13.20 (ad es. cuscini di salvataggio). Il capoverso chiarisce da un lato che, ad esempio, gli ausili galleggianti conformi alla vecchia norma EN 393:1993 possono essere utilizzati anche dopo la scadenza del termine transitorio (visto che dal profilo materiale la vecchia norma equivale alla nuova), dall'altro che i natanti finora non soggetti all'obbligo di equipaggiamento devono dotarsi subito di mezzi di salvataggio.



N. registrazione/dossier: 012.21//

Il capoverso 4 stabilisce il termine transitorio per l'acquisto e la messa in servizio dell'impianto di radiotelefonía di cui all'articolo 13.21.