



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)**

## **Sintesi dei risultati della procedura di consulta- zione**

---

N. registrazione/dossier: 241.3/2013-07-15/227



N. registrazione/dossier: 012.21//

## **1. Premessa**

A seguito dell'adozione della revisione del Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza (RNC; RS 747.223.1) da parte della Commissione internazionale della navigazione sul Lago di Costanza (ISKB), avvenuta il 4-5 maggio 2011, il 1° giugno 2011 l'Ufficio federale dei trasporti ha avviato la relativa procedura di consultazione in Svizzera. Il termine per l'inoltro dei pareri è scaduto il 19 agosto 2011.

Oltre ai Cantoni direttamente interessati (SG, SH e TG), sono stati invitati a partecipare associazioni e organismi interessati. Parallelamente, la Germania ha avviato una consultazione nei Länder del Baden-Württemberg e della Baviera e l'Austria nel Vorarlberg. Il presidente della Commissione ha inoltre invitato diverse organizzazioni internazionali a prendere posizione.

Il presente documento considera i pareri presentati in Svizzera.

L'obiettivo principale della revisione del Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza era di adeguare le prescrizioni relative ai gas di scarico alla direttiva europea sulle imbarcazioni da diporto, anch'essa sottoposta a revisione (94/25/CE in combinato disposto con 2003/44/CE). La revisione prevede in particolare l'introduzione di valori limite più severi per i gas di scarico dei motori delle imbarcazioni sportive (livello 2) e l'obbligo di equipaggiare di filtri antiparticolato i nuovi natanti impiegati a scopo commerciale (ad es. trasporto di passeggeri e di merci). Nel caso di nuove motorizzazioni di natanti esistenti occorrerà esaminare se il montaggio di filtri antiparticolato è tecnicamente fattibile ed economicamente sostenibile. La revisione prevede infine la modifica di varie disposizioni di ordine generale allo scopo di migliorare la sicurezza e la fluidità della navigazione.

## **2. Pareri inoltrati**

### **2.1. Soggetti invitati alla consultazione**

Complessivamente sono stati invitati a partecipare alla consultazione tre governi cantonali e dieci associazioni e organismi interessati.

### **2.2. Cantoni**

Hanno inoltrato un parere i governi cantonali di SH, SG e TG come pure l'Associazione dei servizi della navigazione (vks), che funge da associazione mantello dei servizi cantonali competenti per l'esecuzione.

### **2.3. Associazioni e organismi interessati**



N. registrazione/dossier: 012.21//

Le seguenti associazioni e organismi interessati hanno inviato un parere all'Ufficio federale dei trasporti:

- Bombardier Recreational Products US Inc., USA (BRP)
- Associazione svizzera degli importatori di motori marini (ASIMM)
- Associazione svizzera dei costruttori navali (ASCN)
- Fédération Suisse Motonautique (FSM)
- Interessengemeinschaft am See (IG GaS)
- Studio legale Bratschi, Wiederkehr & Buob (BWB) su incarico dell'impresa Grob Bootsvermietungen
- Pedalovermietung Eisenring + Neuenschwänder (PV E+N)
- Polizia cantonale di Sciaffusa (polizia di SH)

### **3. Valutazione**

Qui di seguito sono riassunti i pareri sui singoli articoli. Le disposizioni per le quali non sono stati formulati commenti non sono menzionate.

#### **3.1. In generale**

La maggior parte dei partecipanti approva la proposta di revisione e valuta positivamente in particolare la modifica delle prescrizioni sui gas di scarico. Non sono state avanzate critiche di fondo.

#### **3.2. Commenti sulle singole disposizioni**

##### Art. 4.05 Radiotelefonìa

ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS ritengono che le nuove prescrizioni contribuiscano ad aumentare la sicurezza, ma chiedono di non esigere un esame di radiocomunicazione.

TG segnala che il canale 16 di cui all'articolo 4.05 andrebbe utilizzato anche in caso di emergenza sul lago. Per questi casi occorre inoltre stabilire chi esercita la sorveglianza e conduce gli interventi di soccorso.

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

La polizia di SH propone di fissare il valore limite di alcolemia allo 0,5 per mille (concentrazione non qualificata di alcol nel sangue) e allo 0,8 per mille (concentrazione qualificata).



N. registrazione/dossier: 012.21//

#### Art. 6.12 Navigazione a mezzo radar

Secondo ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS non è chiaro se l'articolo sia applicabile a tutti i natanti o solo a quelli utilizzati a fini commerciali. Auspicano che anche in futuro i natanti i cui conduttori non hanno un brevetto radar possano circolare in condizioni di scarsa visibilità. In tal caso, tuttavia, occorre ridurre la velocità.

TG è contrario al requisito di un brevetto radar per i conduttori e ritiene sia sufficiente un certificato di abilitazione che elenchi le conoscenze necessarie. A sostegno della sua posizione adduce che i conduttori titolari di un brevetto radar non devono ridurre la velocità dei loro natanti e questo varrebbe anche per i conduttori di imbarcazioni sportive e da diporto, cosa che TG non auspica. Propone inoltre di condurre regolarmente verifiche delle conoscenze. Se il requisito del brevetto radar verrà mantenuto, occorrerà disciplinare chiaramente la formazione necessaria e la verifica delle conoscenze per l'ottenimento del brevetto. Manca infine una disposizione che stabilisca quali autorità sono chiamate a definire gli apparecchi radar che possono essere utilizzati sul lago di Costanza e quali autorità sono competenti per l'ammissione.

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

TG critica il fatto che il regolamento rivisto non preveda più la possibilità di navigare alla bussola e ritiene che lo stralcio comporti un netto peggioramento della sicurezza in caso di visibilità ridotta. Introducendo al capoverso 1 la menzione della bussola, si garantisce che le navi sprovviste di questo strumento non salpino in condizioni di scarsa visibilità.

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

Secondo TG la disposizione non chiarisce quale settore di un fiume sia considerato canale di navigazione. Poiché in alcuni punti è molto difficile segnalare un canale di navigazione, per gli organi di sorveglianza l'attuazione di questa prescrizione si rivela alquanto difficoltosa. TG avanza una proposta per migliorare l'articolo.

SH è favorevole all'introduzione del divieto di tuffarsi dai ponti. Segnala tuttavia che chi si tuffa non è in grado di distinguere dove si trova esattamente il canale di navigazione, il che rende l'attuazione molto difficile, se non praticamente impossibile. Nel luglio 2011 è stata lanciata una campagna di prevenzione in collaborazione con altri organi di polizia. SH considera quest'iniziativa sufficiente ai fini della sicurezza e chiede di rinunciare a introdurre la disposizione.

La polizia di SH rileva che sono soprattutto i bambini e i giovani a tuffarsi dai ponti e che è molto difficile far rispettare il divieto. Menziona la campagna di prevenzione lanciata nel luglio 2011 e propone di rinunciare a introdurre il divieto.



N. registrazione/dossier: 012.21//

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

SH approva l'intenzione di esonerare i titolari di un certificato di capacità ufficiale rilasciato da uno Stato rivierasco del lago di Costanza dall'esame pratico per l'ottenimento della licenza di condurre secondo l'articolo 12.02. Ritiene importante che l'esenzione non si estenda anche all'esame pratico per l'ottenimento della licenza di condurre per il tratto del Reno tra Stein am Rhein e il ponte stradale che collega Sciaffusa e Feuerthalender e chiede di completare il capoverso in questo senso.

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

ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS fanno notare che la norma citata nell'avamprogetto per misurare il rumore emesso dai natanti non è più attuale. Propongono che per comprovare il rispetto del valore limite prescritto per le emissioni acustiche si possa applicare anche la norma ISO EN 15409-1:2008 se la velocità massima del natante non supera i 70 km/h e il costruttore dichiara che il valore limite prescritto non è superato.

#### Art. 13.11a Emissioni di gas di scarico

ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS sono favorevoli all'allineamento delle prescrizioni contenute nel RNC alla prevista revisione della direttiva europea sulle imbarcazioni da diporto. A seguito dell'adeguamento si aspettano un'accelerazione della sostituzione dei vecchi motori e una semplificazione della manutenzione dei motori come pure delle prescrizioni di ammissione e di prova.

SG rileva che la modifica delle disposizioni sui gas di scarico non implica il recepimento generalizzato delle prescrizioni della nuova direttiva europea sui natanti da diporto. Pur non respingendo la prevista introduzione dell'indicatore di emissione per limitare le emissioni riferite alla massa dei motori, SG osserva che in questo modo si crea un ostacolo supplementare all'ammissione di natanti e il lago di Costanza continua a godere di uno statuto particolare. Critica il fatto che con l'introduzione dell'indicatore la scelta di motori in commercio non aumenta se non in misura irrilevante rispetto alla situazione attuale (RNC livello 2) e che la procedura di ammissione dei natanti non ne risulta semplificata.

TG ritiene necessario riformulare l'articolo in quanto l'applicazione dei valori limite del livello 2 finora vigenti per i gas di scarico pone notevoli problemi e dà luogo a frequenti autorizzazioni in deroga. Si chiede inoltre come mai non siano state riprese le nuove disposizioni della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. L'introduzione di indicatori di emissione rappresenta un'ulteriore prescrizione speciale. Il recepimento delle prescrizioni sui gas di scarico che figurano nella nuova direttiva europea dovrebbe ampliare il mercato per i nuovi motori e accelerare la sostituzione del vecchio parco motori.

SH approva la nuova formulazione delle disposizioni sui gas di scarico nel RNC e auspica che esse agevolino la sostituzione del vecchio parco motori con motori moderni.



N. registrazione/dossier: 012.21//

vks sostiene in linea di massima l'orientamento scelto per la revisione, ma evidenzia la necessità di mantenere lo statuto particolare di cui gode il lago di Costanza. Pur riconoscendo che si tratta di una proposta di compromesso, auspica che per le questioni tecniche il diritto svizzero venga adeguato possibilmente senza stralci a quello comunitario.

Art. 13.11a cpv. 3 lett. a

ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS osservano che attualmente la maggior parte dei motori fuoribordo rispetta i valori limite dei gas di scarico del livello 2 definiti nella direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Con l'introduzione del nuovo livello 3 nella categoria di potenza inferiore (che corrisponde al previsto livello 2 UE) non vi saranno più motori in commercio fino all'entrata in vigore della direttiva CE sulle imbarcazioni da diporto rivista. Viene quindi proposta una soluzione transitoria (cfr. commenti sull'art. 16.03). BRP avanza argomenti analoghi.

BRP approva inoltre l'introduzione di un indicatore di emissione per i motori di potenza superiore a 74 kW.

Art. 13.11d Riduzione delle emissioni di particolato di motori diesel

ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS propongono di rinunciare a introdurre l'obbligo di filtro antiparticolato per le piccole imbarcazioni adibite al trasporto di passeggeri (fino a 60 persone) e le imbarcazioni dotate di motore entro bordo con comando a poppa e scarico integrato «bagnato», visti i problemi tecnici legati all'installazione dei filtri.

SG rileva che con la nuova formulazione dell'articolo anche le nuove imbarcazioni dei servizi di salvataggio, della polizia, dei guardiapesci, dei corpi pompieri ecc. dovranno essere equipaggiate di filtri antiparticolato e che pertanto per la sostituzione dei vecchi natanti entreranno in linea di conto solo imbarcazioni di una certa dimensione. SG propone che la fattibilità tecnica del montaggio dei filtri venga considerata non solo nel caso di nuove motorizzazioni, ma anche per la sostituzione delle imbarcazioni summenzionate. Infine, rimanda all'Istruzione del DATEC del 1° agosto 2010 sull'equipaggiamento dei nuovi motori ad accensione comandata con filtri antiparticolato nei battelli adibiti al trasporto commerciale.

SH approva il disciplinamento proposto per l'equipaggiamento dei natanti con filtri antiparticolato e rinvia all'Istruzione del DATEC (cfr. commento SG).



N. registrazione/dossier: 012.21//

#### Art. 13.20 cpv. 3 e 4 – Materiale di salvataggio

ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS rilevano che la modifica proposta pone problemi operativi alle imprese di noleggio di barche a remi e pedalò: il dispendio necessario per stoccare, far asciugare e distribuire i giubbotti di salvataggio è elevato ed è molto difficile fare una distinzione tra natanti che circolano all'interno o al di fuori della zona rivierasca. Propongono quindi di escludere dall'obbligo di dotazione con mezzi di salvataggio le imbarcazioni a noleggio che siano inaffondabili e munite sullo scafo di maniglie o funi per recuperare le persone cadute in acqua.

Lo Studio BWB chiede di rinunciare all'introduzione delle modifiche proposte adducendo che è impossibile stabilire con la dovuta precisione la distanza dalla riva e che, pertanto, non si può garantire un'esecuzione regolare e conforme al diritto. Inoltre non si è tenuto conto sufficientemente delle caratteristiche dei pedalò e del loro impiego: non è infatti possibile trasformarli in modo da poterli dotare di mezzi di salvataggio. Le imprese di noleggio dovrebbero acquistare nuovi pedalò, un investimento sproporzionato rispetto al vantaggio in termini di sicurezza. In linea di massima i mezzi di salvataggio sui pedalò non sono necessari in quanto si tratta di imbarcazioni inaffondabili. PV E+N sostiene una posizione analoga.

TG auspica che la deroga di cui al capoverso 4 inizialmente prevista per il trasporto di mezzi di salvataggio venga limitata ai natanti idonei alla competizione. Vi è infatti il rischio che tale deroga venga applicata anche a canotti, pedalò e altri natanti. Oltre alla norma citata andrebbero menzionate anche la norma EN 393 o altre norme riconosciute che offrono lo stesso livello di sicurezza.

#### Art. 16.03 – Disposizioni transitorie

Rinviando al commento sull'articolo 13.11a capoverso 3, ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS propongono di introdurre una disposizione transitoria per i motori con una potenza fino a 45 kW per garantire che per questa categoria vi sia un'offerta sufficiente di motori fino all'entrata in vigore della nuova direttiva europea sulle imbarcazioni da diporto.

#### Allegato C cpv. 3.4.2 – Valori limite specifici per i motori diesel

ASIMM, ASCN, FSM e IG GaS suggeriscono di riprendere interamente la tabella con i valori specifici delle emissioni di gas di scarico che figura nella nuova direttiva europea sulle imbarcazioni da diporto, incluse le note a piè di pagina.

#### Procedura di notificazione all'OMC/AELS e all'UE

Nell'ambito della procedura di notificazione all'OMC/AELS avviata nella primavera 2012 l'UE ha comunicato alla Svizzera di considerare l'introduzione anticipata delle prescrizioni sui gas di scarico



N. registrazione/dossier: 012.21//

secondo la direttiva europea sulle imbarcazioni da diporto (livello 2) un ostacolo al commercio, fintanto che dette prescrizioni non saranno entrate in vigore nell'Unione europea.

Dopo che l'UE, mentre era in corso la procedura di notificazione in Germania, ne ha bloccato l'entrata in vigore fino al 5 aprile 2013, l'ISKB ha deciso di accantonare momentaneamente la modifica delle prescrizioni sui gas di scarico nel RNC e di riprenderle dopo che le pertinenti disposizioni della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto (livello 2) saranno entrate in vigore. Anche l'indicatore delle emissioni previsto nelle nuove prescrizioni sui gas di scarico del RNC è oggetto di critica, dal momento che la nuova direttiva UE non prevede una limitazione di questo tipo. L'indicatore sostituisce l'attuale limitazione delle emissioni assolute delle imbarcazioni sportive e da diporto. La Germania e l'Austria ritengono che l'indicatore sia fondamentale e non vogliono rinunciarvi. Nel frattempo la delegazione tedesca della Commissione si sta adoperando in seno all'UE per ottenere una deroga e introdurre l'indicatore nel RNC.