



Data dopo 2^a CU

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

N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

1. Oggetto

Nell'ambito della riforma delle ferrovie 2 è emersa la necessità di apportare alcune modifiche all'ordinanza sulla navigazione interna (ONI). I punti chiave della presente revisione sono tre: stabilire i valori limite di alcolemia per l'inidoneità alla guida; prevedere l'ammissione di apparecchi radar e per la navigazione satellitare (apparecchi Satnav) come strumenti di navigazione e introdurre le relative disposizioni di ammissione per consentire ai natanti adeguatamente equipaggiati di uscire anche in caso di scarsa visibilità; abrogare il divieto, introdotto nel 2001, di praticare il kite surf al di fuori degli specchi d'acqua in cui è ufficialmente autorizzato, dopo che una specifica mozione è stata approvata dal Parlamento alla fine del 2012. Oltre a ciò, singole prescrizioni devono essere adeguate ai fini di una corretta esecuzione.

2 Situazione iniziale

2.1 Inidoneità alla guida nella navigazione interna

Negli ultimi anni i Cantoni hanno invitato la Confederazione a definire in modo chiaro la nozione di ebbrietà per i conduttori di natanti introducendo chiari valori limite di alcolemia. Tuttavia, il grado di concentrazione di alcol nel sangue a partire dal quale una persona viene considerata in stato di ebbrietà deve essere ancora stabilito. A nostra conoscenza, finora i servizi cantonali preposti alla navigazione hanno applicato in parte, per analogia, i valori limite in vigore per la circolazione stradale. Non si sono potute evitare quindi differenze di applicazio-



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

ne nella procedura penale e amministrativa. L'effetto preventivo dello stato di ebbrietà durante la guida di natanti non è stato pertanto ottimale.

Con decisione del 16 marzo 2012, il Parlamento ha approvato una nuova delega di competenza concernente la LNI che consente al Consiglio federale di fissare un valore di alcolemia a partire dal quale si può parlare di stato di ebbrietà. Il Consiglio federale è pure tenuto a stabilire la concentrazione qualificata di alcol nel sangue a partire dalla quale le sanzioni comminate sono più severe.

Per quanto riguarda la navigazione a scopo professionale, si tratta di fissare valori limite di alcolemia più bassi di quelli previsti nel settore della navigazione sportiva e da diporto: ciò deve valere tanto per chi conduce un battello di questo tipo, quanto per chi partecipa alla sua conduzione o esercita un servizio nautico a bordo. Questo perché in casi del genere il potenziale di pericolosità (passeggeri a bordo) è tendenzialmente superiore a quello della navigazione da diporto.

In analogia alla regolamentazione della circolazione stradale, il Consiglio federale è pure chiamato a fissare valori limite riguardanti il consumo di sostanze (stupefacenti e medicamentose) che riducono l'idoneità alla guida.

2.2 Impiego di apparecchi radar e Satnav

Sono considerati apparecchi Satnav i dispositivi che grazie a segnali satellitari sono in grado di determinare la posizione, ad esempio, di un natante sulla superficie terrestre. Il sistema più noto è il cosiddetto GPS (statunitense), cui si affiancano quello russo GLONAS e l'europeo Galileo. Entro cinque anni questi dispositivi sono destinati a sostituire la cosiddetta navigazione stimata, una procedura nautica di tipo classico ampiamente diffusa in Svizzera. Basata sull'impiego di cronometro, bussola e registro dei dati d'orientamento per la bussola, questa procedura è stata integrata col tempo dai primi apparecchi radar, capaci di rilevare la riva e gli oggetti galleggianti anche in caso di scarsa visibilità, mentre negli ultimi anni si sono imposti gli apparecchi Satnav. È quindi opportuno tenere conto di questa evoluzione anche nel settore della navigazione interna.

Nella navigazione professionale gli apparecchi radar e Satnav sono impiegati sempre più spesso quando la visibilità è ridotta, ad esempio in caso di neve, pioggia forte o nebbia. Finora, però, per la navigazione in simili condizioni mancava una base giuridica. La presente revisione dell'ONI mira a creare questa base, definendo tra l'altro il concetto di «navigazione a mezzo radar», descrivendo le condizioni per l'ammissione degli apparecchi e stabilendo i requisiti delle persone (conduttori/osservatori radar) che li adoperano.

In caso di scarsa visibilità, i natanti equipaggiati semplicemente con bussole, apparecchi radar e Satnav e le attrezzature necessarie per l'emissione dei segnali ottici e acustici prescritti possono tuttora uscire, ma devono adeguare la velocità alle condizioni di visibilità. In-



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

vece i natanti equipaggiati con apparecchi radar, indicatori di velocità di virata e apparecchi Satnav ammessi e radiotelefoni possono navigare, grazie a questo equipaggiamento, a una velocità maggiore di quella consentita dalle condizioni di visibilità. Questo tipo di navigazione è la cosiddetta navigazione a mezzo radar. Sui battelli di linea che prestano servizio secondo un orario ufficiale tale equipaggiamento è obbligatorio.

Se durante la navigazione la visibilità diminuisce al punto da risultare scarsa, i natanti che non dispongono dell'equipaggiamento richiesto in queste condizioni devono avvicinarsi alla riva o raggiungere senza indugio un porto sicuro.

Una navigazione a mezzo radar sicura presuppone che i conduttori possano comunicare tra loro via radiotelefono; di conseguenza i natanti in navigazione a mezzo radar devono essere equipaggiati con tale apparecchio. Il radiotelefono deve disporre del canale OUC 16, che viene assegnato d'intesa con l'UFCOM.

Gli apparecchi radar e gli indicatori di velocità di virata impiegati per la navigazione a mezzo radar necessitano di un'approvazione del tipo secondo le pertinenti prescrizioni del regolamento per l'ispezione dei battelli del Reno o di un'omologazione CE nonché di una dichiarazione CE di conformità del fabbricante secondo la direttiva europea 96/98/CE.

I requisiti minimi per gli apparecchi Satnav sono fissati nell'allegato 34 dell'ONI in base agli standard degli apparecchi destinati a un impiego semiprofessionale.

Poiché sul mercato si trovano sempre più apparecchi multifunzionali (p. es. radar e Satnav), l'articolo 55a capoverso 4 ne riconosce e ammette l'uso a condizione che corrispondano allo standard richiesto nell'articolo 133.

Gli apparecchi presenti sui natanti devono soddisfare certi requisiti, ma è anche necessario che le acque navigabili siano dotate di un sistema radar atto a garantire la sicurezza della navigazione. Questo compito spetta ai Cantoni, cui compete la sovranità sulle acque secondo la LNI. I dispositivi di segnalazione sono definiti in base alle disposizioni riguardanti la navigazione sul Reno, alla quale si applicano le prescrizioni CEVNI (comprese le indicazioni concernenti le dimensioni ecc.). Per motivi economici, nella navigazione interna vengono talvolta utilizzati segnali di dimensioni ridotte. Per la verifica della necessità di equipaggiare le acque navigabili e per l'eventuale attuazione delle misure necessarie è previsto un termine transitorio di cinque anni.

2.3 Brevetto radar / autorizzazione per la navigazione a mezzo radar

I conduttori che navigano in condizioni di scarsa visibilità adeguando la velocità di conseguenza e impiegando apparecchi radar devono conoscere in misura sufficiente il funzionamento di tali apparecchi radar e saper valutare le relative informazioni. A questo scopo non è richiesto un esame o un documento ufficiale.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

I conduttori e gli osservatori di un natante in navigazione a mezzo radar devono invece possedere un brevetto radar ufficiale o un'autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar. Il brevetto radar ufficiale vale per tutte le acque svizzere, comprese quelle di confine, mentre l'autorizzazione ufficiale vale solo per le acque su cui sono stati effettuati formazione ed esame. Per il rilascio del brevetto è necessario aver frequentato un corso apposito e aver superato il relativo esame. Corsi ed esami possono essere condotti da organizzazioni riconosciute dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT). L'autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar viene rilasciata dall'autorità competente (Confederazione o Cantone) sulla base di una formazione interna all'impresa. Tale formazione può essere fornita solo da titolari di un brevetto radar ufficiale.

2.3.1 Vantaggi / svantaggi

L'impiego di indicatori di velocità di virata e di apparecchi radar e Satnav consente una navigazione precisa indipendentemente da influssi esterni come corrente e vento. I moderni apparecchi Satnav non risentono di fattori come l'oscurità o la scarsa visibilità (forti piovvaschi, neve, nebbia). Inoltre, in caso di manovra per «uomo in acqua» è possibile memorizzare sull'apparecchio la posizione in cui si trovava il natante quando è scattato l'allarme; ciò consente di calcolare e visualizzare il tragitto di ritorno al luogo dell'incidente. Per quanto concerne gli apparecchi radar, l'immagine sullo schermo è meno soggetta alle condizioni meteorologiche se gli apparecchi sono controllati e ammessi secondo standard elevati.

D'altra parte, il ricorso alla navigazione satellitare non esclude completamente i rischi. In casi molto rari, ad esempio, può capitare che una posizione venga riprodotta in modo non corretto o che i segnali satellitari vengano a mancare o siano difettosi. Il conduttore è quindi tenuto a verificare costantemente la posizione del natante, avvalendosi a questo scopo non solo dell'apparecchio radar.

2.3.2 Organismi notificati in Svizzera, confronto con il diritto europeo

Finora in Svizzera non è stato notificato alcun organismo conforme alla direttiva UE 96/98 per l'esame dell'equipaggiamento nautico, come ad esempio degli apparecchi radar. Ciò è comprensibile se si considerano le notevoli spese richieste, il ridotto mercato svizzero e il fatto che la Svizzera, Paese senza sbocchi sui mari, non dispone di un'importante industria nautica. L'istituzione di un simile organismo non è prevista nemmeno in futuro. Pertanto, fino a nuovo avviso, non si prevede di recepire la direttiva 96/98 (equipaggiamento marittimo) nell'accordo con l'UE sul reciproco riconoscimento in materia di valutazione della conformità e di considerarla equivalente.

I requisiti minimi previsti per gli apparecchi Satnav nel progetto di revisione hanno lo scopo di garantire la disponibilità delle principali funzioni relative alla navigazione e alla sicurezza (ad es. memorizzazione delle rotte e dei punti di riferimento). Per questi apparecchi non è richiesta tuttavia un'omologazione (direttiva UE 96/98/CE) o un'approvazione del tipo. I requisiti



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

per gli apparecchi destinati all'impiego sulle acque svizzere, relativamente poco estese, sono meno elevati di quelli europei.



2.3.3 Norme legali in materia di telecomunicazioni

In data 31 ottobre 2012 il Consiglio federale ha stabilito che in futuro per l'impiego di radar a bordo di natanti e di altre applicazioni non sarà più necessaria una concessione. Ha quindi approvato l'abolizione dell'obbligo di concessione per questi apparecchi a decorrere dal 1° gennaio 2013. Anche se non saranno più sottoposti al rilascio di concessioni, gli apparecchi radar dovranno rispettare diverse disposizioni legislative, segnatamente la legge del 30 aprile 1997 sulle telecomunicazioni (LTC; RS 784.10), l'ordinanza del 18 novembre 2009 sulla compatibilità elettromagnetica (OCEM; RS 734.5) e l'ordinanza del 14 giugno 2002 sugli impianti di telecomunicazione (OIT; RS 784.101.2). Concretamente, ciò potrebbe comportare l'esecuzione di controlli di conformità a campione sugli apparecchi radar oppure la verifica di questi apparecchi in caso di guasti da parte dell'UFCOM.

Gli apparecchi Satnav sono ricevitori non sottoposti, in via d'eccezione, alle norme legali in materia di telecomunicazioni.

2.4 Abolizione del divieto di pratica del kite surf

Il 13 giugno 2012 il consigliere agli Stati H. Hess ha depositato la mozione n° 12.3496 dal titolo «Equiparare il kite surf ad altri sport acquatici». Altre mozioni di analogo tenore sono state presentate da sei consiglieri nazionali. La mozione del consigliere agli Stati Hess è stata poi adottata il 20 settembre 2012 dal Consiglio degli Stati e il 14 dicembre 2012 dal Consiglio nazionale. Di conseguenza le disposizioni concernenti il kite surf contenute nell'ONI devono essere modificate in modo che la sua pratica non richieda più la disponibilità di specchi d'acqua autorizzati ufficialmente a questo scopo. Si devono applicare le stesse restrizioni eventualmente in uso per la pratica dello sci nautico, della tavola a vela e di attrezzature simili. La mozione indica quali possibili motivi di restrizione aspetti legati alla sicurezza, alla quiete notturna, alle condizioni di visibilità e all'impatto sull'ambiente.

Accogliendo la mozione del consigliere agli Stati Hess, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di introdurre le necessarie modifiche nell'ONI. Per attuare la mozione è necessario che ai Cantoni sia accordato il tempo sufficiente per adeguare gli eventuali disciplinamenti cantonali che si basano sull'ONI. Pertanto si propone di posticiparne l'entrata in vigore. Oltre al divieto vero e proprio vengono adeguate diverse altre disposizioni dettagliate concernenti il kite surf, quali ad esempio la definizione di «tavola ad aquilone» e la limitazione della lunghezza dei cavi di traino e di manovra dell'aquilone.



2.5 Adeguamento di altre prescrizioni

La revisione dell'ONI è volta a modificare le prescrizioni la cui esecuzione si è rivelata problematica negli anni passati o per le quali sono cambiate le condizioni quadro. È il caso, tra l'altro, delle disposizioni per l'emissione degli avvisi di vento forte o tempesta e di quelle per il riconoscimento dei permessi di condurre esteri o internazionali in caso di soggiorno temporaneo del titolare in Svizzera (ad es. vacanze). Vengono inoltre aggiornati un rinvio a norme europee concernenti i mezzi di salvataggio e le prescrizioni relative ai mezzi di salvataggio utilizzati sui gommoni.

3. Commenti alle singole modifiche

Art. 2 lett. a n. 16

La definizione di «kite surf» (tavola ad aquilone) viene rielaborata e adeguata in parte a quella di «tavola a vela»; la modifica non ha però alcun influsso sulla pratica di questo sport acquatico.

Art. 2 lett. a n. 11

«Apparecchio Satnav» è un termine generico per indicare gli apparecchi dei sistemi GPS, GLONAS e Galileo (previsti dal 2014).

Dal momento che al sistema satellitare globale statunitense e al russo GLONAS si aggiungerà presto il sistema europeo Galileo, è stato scelto un termine che potesse comprenderli tutti e tre.

Art. cpv. 2 lett. d n. 2 e 3

Per la definizione di «trasporto professionale» è necessario modificare il rinvio all'ordinanza del 25 novembre 1998 sulla concessione per il trasporto di viaggiatori (OCTV; ex RS 745.11) poiché il testo in questione è stato abrogato con l'emanazione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV; RS 745.1). Ciò non comporta alcun cambiamento dal punto di vista materiale.

La definizione di «navigazione a mezzo radar» coincide con quella del regolamento di polizia per la navigazione sul Reno (RS 747.224.111). Ai fini della distinzione dagli altri equipaggiamenti va precisato tuttavia che in caso di navigazione a mezzo radar effettuata con il relativo equipaggiamento, la velocità del natante può essere superiore, grazie a questi ausili, a quella consentita dalle condizioni di visibilità. Ovviamente, anche in questo caso il conduttore è tenuto ad adeguare la velocità alle condizioni di navigazione.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

Art. 37 cpv. 3 e 6

Nel capoverso 3 viene integrato anche il wake surf, uno sport molto simile allo sci nautico. La segnalazione già prevista per i corridoi di lancio destinati allo sci nautico nelle zone rivierasche è applicata anche alla pratica del wake surf.

La disposizione previgente, secondo la quale gli specchi d'acqua in cui è permessa la pratica del kite surf possono essere segnalati mediante tavole, non è più necessaria a seguito dell'abrogazione dell'articolo 54 capoverso 2^{bis} concernente il divieto di praticare questo sport al di fuori delle zone appositamente riservate. Le autorità competenti hanno invece la possibilità di definire corridoi di lancio per la pratica del kite surf nelle zone rivierasche (art. 54 cpv. 2^{ter}) e di segnalarli con le tavole E.5^{ter} indicate nell'allegato 4.

Art. 39

La navigazione a mezzo radar richiede, ad esempio, che i ponti e altri ostacoli o pericoli nautici siano segnalati, sempre che la sicurezza lo richieda, con riflettori radar secondo lo stato della tecnica, così da permettere al conduttore di vedere gli ostacoli sullo schermo dell'apparecchio radar. La segnalazione deve avvenire, come indicato nell'allegato 4, utilizzando segnali normalizzati secondo il regolamento di polizia per la navigazione sul Reno (RS 747.224.111).

Di norma il proprietario di ponti e oggetti simili è il Cantone. Tuttavia può anche essere necessario contrassegnare, ad esempio, un impianto d'approdo al fine di garantire una localizzazione attendibile. Tale impianto non è necessariamente di proprietà del Cantone.

Art. 40 Segnali d'avviso di tempesta

Su raccomandazione dell'Ufficio federale di meteorologia e climatologia (MeteoSvizzera) i criteri per gli avvisi di vento forte e di tempesta sono aggiornati e indicati sia in nodi che in km/h.

Art. 40a Inidoneità alla guida

Secondo i **capoversi 1 e 2**, per quanto concerne il consumo di alcol, i conduttori di natanti devono rispettare gli stessi valori limite previsti per la circolazione stradale. Questo adeguamento è reso necessario dal fatto che molti conduttori raggiungono e lasciano il luogo di lavoro con l'auto. L'adozione degli stessi valori limite è opportuna anche per garantire la certezza del diritto e per favorire un'esecuzione più semplice da parte degli organi di polizia comunali e cantonali.

Secondo l'articolo 52 del codice penale svizzero, l'autorità competente prescinde dal procedimento penale, dal rinvio a giudizio o dalla punizione se la colpa e le conseguenze del fatto sono di lieve entità. In virtù di questa disposizione, le autorità competenti potrebbero pre-



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

scindere, in singoli casi e a seconda delle circostanze, dal perseguire la guida sotto influsso alcolico di gommoni non motorizzati, imbarcazioni da spiaggia e imbarcazioni a pagaia se non ne sono derivate concrete situazioni di pericolo.

Ai sensi dell'articolo 16 capoverso 2 LNI, è considerato conduttore chi detiene sul battello l'effettiva autorità di comando. Si «partecipa alla conduzione» soltanto dal momento in cui si conduce il natante al posto del conduttore.

Anche lo stazionamento e l'ancoraggio di un natante su acque aperte sono considerati operazioni di conduzione, poiché in caso di pericolo il natante in questione deve poter essere messo in esercizio; il conduttore deve essere sempre in grado di condurre il natante, ad esempio perché le previsioni meteorologiche non sono del tutto certe. Solo i natanti ormeggiati in porto, a riva o in un luogo di stazionamento ufficialmente autorizzato non sono sottoposti alla guida.

Secondo il **capoverso 2** l'inidoneità alla guida per chiunque conduca natanti utilizzati a scopo professionale per il trasporto di passeggeri o di merci, partecipi alla loro conduzione o vi eserciti un servizio nautico a bordo scatta già a partire da un valore alcolemico dello 0,10 per mille, il che si traduce di fatto in un divieto di consumare bevande alcoliche. Gli studi hanno evidenziato che già una concentrazione di alcol nel sangue dello 0,10 per mille determina un aumento della sonnolenza e influisce negativamente sull'attenzione. Di conseguenza, per le persone summenzionate viene introdotto un nuovo valore limite, inferiore a quello che si applica agli altri conduttori.

Questo inasprimento della normativa rispetto agli altri conduttori è giustificabile sulla base delle particolari condizioni di lavoro e della responsabilità conferita a questo gruppo di persone. Lo stesso valore limite si applica già oggi alle seguenti figure professionali: conducenti nel trasporto internazionale di viaggiatori concessionario o autorizzato su strada, maestri conducenti su strada, personale con un'attività rilevante per la sicurezza nel settore ferroviario ed equipaggi dei battelli delle imprese di navigazione titolari di una concessione federale (cfr. art. 44 cpv. 4 ordinanza sulla costruzione dei battelli, OCB; RS 747.201.7).

Il valore limite di alcolemia dello 0,10 per mille è motivato da ragioni di ordine medico e di tecnica della misurazione. Ogni individuo ha nel sangue tracce di alcol prodotte dal proprio organismo oppure può presentare un basso tasso alcolemico dovuto al consumo di derrate alimentari a ridotto tenore alcolico, come ad esempio la frutta in fermentazione, o addirittura di birra analcolica. Dal punto di vista della tecnica di misurazione, quindi, il limite analitico per la tolleranza zero è fissato allo 0,10 per mille. Si tratta di una concentrazione di alcol nel sangue che può essere accertata con sicurezza grazie agli attuali metodi di misurazione.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

Per servizio nautico si intende l'attività di marinai e macchinisti che hanno assolto la relativa formazione.

Secondo il **capoverso 3**, si può parlare di concentrazione qualificata di alcol nel sangue quando si raggiunge o si supera lo 0,80 per mille, per cui, anziché una multa, viene inflitta una pena detentiva fino a tre anni o una pena pecuniaria.

Nel **capoverso 4** sono elencate le stesse sostanze che riducono l'idoneità alla guida prese in considerazione per la circolazione stradale.

Con il **capoverso 5** viene adottata, dal punto di vista del contenuto, lo stesso disciplinamento vigente per la circolazione stradale.

Art. 40b-o

Le disposizioni sul controllo dell'idoneità alla guida, sui provvedimenti concernenti il divieto di continuare a esercitare un'attività nautica e il sequestro del permesso di condurre sono state redatte in analogia a quelle in vigore per il trasporto stradale, apportando le modifiche terminologiche necessarie per la navigazione. Il disciplinamento previsto per i conduttori di natanti utilizzati a scopo professionale è conforme a quello vigente per i conducenti di veicoli a motore delle imprese ferroviarie.

La distinzione tra natanti con motore e quelli senza motore è stata già sancita nella legge sulla navigazione interna.

Art. 40c

La modifica dell'ONI comporta anche l'adeguamento del campo d'applicazione dell'ordinanza del 28 maggio 2011 del DFGP sugli strumenti di misurazione dell'alcol nell'aria espirata (OMAA). Nell'articolo 2 OMAA si dovrà rinviare all'articolo 40a capoverso 1 ONI per quanto concerne l'accertamento dell'inidoneità alla guida per influsso alcolico (ebrietà).

Art. 40m

Va sequestrato solo il permesso di condurre.

Art. 40p

Se nell'ambito della navigazione da diporto la revoca del permesso di condurre fosse eseguita nei mesi da ottobre a marzo, ossia al di fuori della stagione di navigazione vera e propria, questo provvedimento non produrrebbe in pratica alcun effetto educativo e non otterrebbe quindi il suo scopo.

Art. 41 cpv. 3



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

Questa disposizione è stata spostata nell'articolo 24a LNI e contemporaneamente ampliata.

Art. 44 cpv. 1 lett. b, d

Le regole di precedenza tra le imbarcazioni sono in parte ridefinite: i battelli per passeggeri che non sono in servizio regolare sono equiparati, riguardo alla precedenza, ai battelli per il trasporto di merci e le tavole a vela ai kite surf. Quest'ultimo gruppo di natanti deve dare la precedenza a ogni altro natante, applicando il principio secondo il quale i natanti più manovrabili devono allontanarsi da quelli con meno possibilità di manovra.

Art. 54 cpv. 1, 2, 2^{bis} e 2^{ter}

Nei capoversi 1 e 2, trattandosi di sport molto simili, il wake surf viene equiparato allo sci nautico. Per entrambi vengono definite le stesse restrizioni territoriali e temporali.

A seguito dell'adozione della mozione summenzionata, concernente la pratica del kite surf, il capoverso 2^{bis} viene abrogato. Di conseguenza questo sport potrà essere praticato su tutte le acque navigabili svizzere a condizione che siano rispettate le restanti disposizioni vigenti in materia di navigazione su tutte le acque svizzere navigabili. Talvolta sulle acque di confine (Lago di Costanza, laghi del Ticino e Lago Lemano) si applicano disposizioni derogatorie. È qui il caso di precisare che, in conformità all'articolo 3 della legge sulla navigazione interna (RS 747.201), la sovranità sulle acque compete ai Cantoni. Essi possono vietare o limitare la navigazione sulle loro acque nella misura in cui l'interesse pubblico o la protezione di diritti importanti lo esigono. Chi pratica il kite surf deve rispettare le eventuali limitazioni che i Cantoni emanano sulla base dei principi stabiliti dalla LNI.

Nel capoverso 2^{ter} viene concessa alle autorità competenti la possibilità di limitare la pratica del kite surf, nelle zone rivierasche, ai corridoi di lancio autorizzati ufficialmente e segnalati come tali. Con questa disposizione si intende garantire che le autorità competenti possano escludere la pratica di questo sport in zone acquatiche sensibili (p. es. zone rivierasche con riserve ornitologiche).

L'abrogazione dell'articolo 54 capoverso 2^{bis} rende necessaria anche l'abrogazione delle disposizioni transitorie previgenti di cui all'articolo 166 capoverso 17.



Art. 55 Navigazione in caso di scarsa visibilità

Le disposizioni per la navigazione in caso di scarsa visibilità vengono in parte rielaborate. Una novità consiste nel fatto che, sebbene in caso di scarsa visibilità tutti i natanti debbano adeguare la velocità alle circostanze, per determinarne l'entità può essere ora considerato anche l'equipaggiamento del natante. Questa valutazione spetta al conduttore responsabile. Al peggiorare della visibilità, i natanti non equipaggiati per la navigazione a mezzo radar devono raggiungere un porto o avvicinarsi alla riva il più velocemente possibile, come previsto dagli standard internazionali per simili situazioni. Infine viene introdotta una regola di comportamento per i conduttori che localizzano un'altra imbarcazione per mezzo dell'apparecchio radar senza tuttavia poter stabilire un altro tipo di contatto con essa.

Fin qui la disposizione del capoverso 5 faceva parte dell'articolo 55 capoverso 3 e quella del capoverso 6 dell'articolo 57 capoverso 2.

Art. 55a Uscita in caso di scarsa visibilità

In questo articolo sono definite le condizioni per l'uscita dei natanti in caso di scarsa visibilità. In linea di massima, i natanti che escono con condizioni di scarsa visibilità devono tuttora essere equipaggiati con i dispositivi di emissione dei segnali ottici e acustici prescritti.

I natanti che in tali situazioni devono adeguare la velocità alle condizioni di visibilità devono essere equipaggiati almeno con una bussola, un apparecchio Satnav o un apparecchio radar. Questi apparecchi non devono soddisfare particolari requisiti di qualità né i conduttori devono disporre di una qualifica specifica per utilizzarli, nemmeno per quanto concerne gli apparecchi radar.

Se un natante è equipaggiato con apparecchio radar, indicatore di velocità di virata, apparecchio Satnav e radiotelefono, la velocità di navigazione può essere maggiore di quella altrimenti consentita dalle condizioni di visibilità; in questo caso, trattandosi di una cosiddetta navigazione a mezzo radar ai sensi della definizione dell'articolo 2 lettera d numero 3, il conduttore deve però essere titolare di un brevetto radar o di un'autorizzazione per la navigazione a mezzo radar, e l'apparecchio radar come pure l'indicatore di velocità di virata devono soddisfare determinati criteri.

Il nuovo disciplinamento prevede che, una volta superato l'esame, gli utilizzatori di apparecchi radar si devono impegnare a mantenere un livello di conoscenze e capacità sufficiente all'uso dell'apparecchio. Per analogia queste disposizioni si applicano anche agli apparecchi radio e Satnav.

Nel caso delle acque svizzere il termine «radiocomunicazione» non indica un servizio radiotelefonico della navigazione lacustre o interna, bensì una radiocomunicazione mobile terrestre. Di conseguenza, come impianti di radiotelefonica per le radiocomunicazioni di sicurezza



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

sul canale OUC 16 e per quelle a scopo professionale sulle acque svizzere si possono utilizzare esclusivamente apparecchi per le radiocomunicazioni a scopo professionale del servizio mobile terrestre.

Articolo 55b Navigazione a mezzo radar di battelli in servizio regolare

I battelli in servizio regolare (art. 2 lett. a n. 7 ONI) che circolano secondo un orario ufficiale devono essere dotati dell'equipaggiamento necessario per effettuare la navigazione a mezzo radar. Questi battelli devono adempiere requisiti più elevati perché effettuano un servizio commerciale che implica il rispetto dell'orario a prescindere dalle condizioni di visibilità. Tuttavia anche in questo caso vi è un particolare obbligo di prudenza, ad esempio se costruzioni o tratti critici della via navigabile non sono provvisti di sufficienti segnali radar (termine transitorio).

Art. 57 Impiego di radar e apparecchi Satnav

Secondo il nuovo testo, i conduttori di natanti che effettuano navigazioni a mezzo radar devono avere un permesso di condurre e un brevetto radar ufficiale o un'autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar. Lo stesso vale per chi viene impiegato come osservatore radar dal conduttore responsabile. I conduttori di natanti che non effettuano navigazioni a mezzo radar non devono disporre di una qualifica particolare.

Art. 57a Impiego del radiotelefono sul canale OUC 16

Questo articolo disciplina il comportamento in caso di navigazione a mezzo radar fornendo disposizioni per l'utilizzo del radiotelefono sul canale OUC 16.

In Svizzera la frequenza 156.800 MHz costituisce il canale di lavoro del servizio di salvataggio lacustre. L'UFCOM ha approvato un'utilizzazione supplementare del medesimo canale per la diffusione di notizie indispensabili alla sicurezza della navigazione interna. Le comunicazioni che si svolgono su questo canale devono essere limitate alle informazioni strettamente necessarie per la sicurezza (ad es. concertazione della rotta). Le altre comunicazioni tra natanti devono avvenire sui canali radio destinati a questo scopo.

L'utilizzo del canale OUC 16, come quello dei canali per radiocomunicazioni a scopo professionale, è soggetto all'obbligo di concessione. Le società di navigazione che non hanno ancora avuto l'assegnazione del canale OUC 16 o che fino a questo momento hanno impiegato imbarcazioni sprovviste di radiotelefono devono presentare domanda di concessione all'UFCOM prima di installare l'impianto.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

Art. 77a - 77d

Queste disposizioni sono state redatte in analogia a quelle in vigore per il trasporto stradale, apportando le modifiche terminologiche necessarie per la navigazione.

Art. 79cpv. 3

Questa disposizione è stata rielaborata sul piano redazionale per precisare che la facilitazione concernente la categoria del permesso di condurre riguarda solo i battelli ammessi al trasporto a titolo professionale di un massimo di 12 passeggeri. Di conseguenza, i battelli occupati da non più di 12 persone ma ammessi per un numero di passeggeri superiore non beneficiano della semplificazione summenzionata.

Art. 79a Campo d'applicazione del brevetto radar e dell'autorizzazione per la navigazione a mezzo radar

In questo articolo viene definito il campo d'applicazione del brevetto radar e dell'autorizzazione per la navigazione a mezzo radar.

Art. 82 cpv. 5 e 6

Nel capoverso 5 è stata estesa la prescrizione riguardante il permesso di condurre della categoria B. Il capoverso 6 è abrogato.

Art. 84cpv. 2 e 2^{bis}

Il capoverso 2 sul rilascio dei permessi di condurre è integrato dall'indicazione del brevetto radar ufficiale e dell'autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar. Nel nuovo capoverso 2^{bis} si precisa che ogni persona fisica può possedere un solo permesso di condurre. In passato, infatti, vi sono stati più volte problemi con persone titolari sia di un permesso cantonale sia di un permesso federale.

Art. 87 Esame teorico per l'acquisizione del permesso di condurre

La precisazione del titolo si è resa necessaria poiché, in seguito all'introduzione del brevetto radar e dell'autorizzazione per la navigazione a mezzo radar, esistono ora altri due permessi ufficiali.

Art. 88 Esame pratico per l'acquisizione del permesso di condurre

Cfr. motivazione relativa all'articolo 87.

Art. 88a Acquisizione del brevetto radar ufficiale e dell'autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar

Questo nuovo articolo concerne i conduttori che effettuano navigazioni a mezzo radar.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

I conduttori devono conoscere in modo adeguato le prestazioni e i limiti degli apparecchi radar e devono saperli utilizzare in modo competente. Per verificare la loro qualifica, oltre al brevetto radar ufficiale viene introdotta nell'ONI la cosiddetta autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar, che certifica una formazione equivalente. Tale equivalenza non si riferisce però alle conoscenze da acquisire, bensì all'applicazione pratica indispensabile per la navigazione a mezzo radar in condizioni di scarsa visibilità. Formazione ed esami hanno luogo presso un'organizzazione riconosciuta dall'UFT (brevetto radar) o nelle imprese (autorizzazione per la navigazione a mezzo radar). Il conduttore si sottopone a esame teorico e pratico per dimostrare le sue conoscenze e capacità.

Per ogni esame va redatto un verbale che deve essere presentato all'autorità competente (Cantone o Confederazione) per il rilascio del brevetto radar ufficiale o dell'autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar. L'autorizzazione è iscritta nel permesso di condurre mediante un codice (cfr. ONI all. 5, modello 1 e 2). Per limitare gli oneri amministrativi non è previsto il rilascio di brevetti radar o autorizzazioni per la navigazione a mezzo radar a sé stanti.

Infine, viene trasferita all'UFT la competenza di riconoscere le organizzazioni che si occupano di preparare corsi ed esami per l'ottenimento del brevetto radar ufficiale.

Art. 89 cpv. 1

Le disposizioni relative alla ripetizione dell'esame per l'acquisizione del permesso di condurre vengono estese al brevetto radar ufficiale e all'autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar.

Art. 91 cpv. 3

Le disposizioni previgenti per il riconoscimento dei permessi di condurre esteri in caso di soggiorno temporaneo del titolare in Svizzera si sono rivelate restrittive e quindi, in parte, anche d'ostacolo al turismo. Già in precedenza, in caso di soggiorno temporaneo in Svizzera i titolari di permessi esteri potevano condurre un natante dello stesso tipo per cui avevano ottenuto un'autorizzazione nel Paese d'origine (permesso di condurre nazionale o internazionale ai sensi della risoluzione ECE n. 40). Questa disposizione è applicabile a prescindere dall'ambito di validità, per le acque interne o costiere oppure per l'alto mare, del permesso nazionale o internazionale.

Verrà meno l'attuale requisito della reciprocità riguardo ai titolari di permessi di condurre svizzeri. All'atto pratico è emerso che nella maggior parte dei Paesi interessati si applica una regolamentazione altrettanto liberale nei confronti delle persone che vi trascorrono le vacanze. Per garantire uno standard minimo e uguali requisiti per i titolari di permessi svizzeri ed esteri, viene tuttavia introdotta una disposizione in base alla quale i cittadini stranieri devono



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

aver raggiunto l'età minima prevista in Svizzera per la corrispondente categoria di natanti (cfr. art. 82 ONI).

Art. 91a cpv. 6

Nella pratica si è rivelata difficilmente attuabile la disposizione del capoverso 6 secondo cui, in caso di conversione di un permesso di condurre estero in un analogo documento svizzero, sul permesso estero deve essere indicata la non validità per la Svizzera. Ciò vale a maggior ragione per i permessi esteri recenti, rilasciati sempre più spesso in formato carta di credito. Poiché già da tempo i Cantoni non applicano più questa disposizione, il capoverso 6 viene abrogato.

Art. 91b *Riconoscimento di brevetti radar esteri*

In questo articolo sono definite le condizioni per il riconoscimento dei brevetti radar esteri.

Art. 101 cpv. 5 e 6

Le ispezioni periodiche di imbarcazioni sportive e imbarcazioni da diporto sono eseguite in acqua. La nuova disposizione del capoverso 5 attribuisce esplicitamente alle autorità competenti la facoltà di decidere che l'ispezione periodica di questi natanti avvenga a terra. Per quanto concerne gli altri natanti, secondo il capoverso 6 l'autorità lo stabilisce caso per caso; questa disposizione è importante nel caso di battelli per passeggeri o per il trasporto di merci e di impianti galleggianti, qualora in acqua non sia possibile accertare o valutare sufficientemente (p. es. da parte di un sommozzatore) le condizioni del natante o dell'impianto.

Art. 107a cpv. 5 e 6

Questi capoversi sono abrogati. Le disposizioni previgenti sono state integrate nell'articolo 134 capoverso 5, in modo da riunire in un unico articolo le disposizioni concernenti i mezzi di salvataggio. Sul piano del contenuto non vi sono modifiche.

Art. 133 *Requisiti per indicatori di velocità di virata, apparecchi radar e apparecchi Satnav*

L'efficienza e la qualità degli indicatori di velocità di virata e degli apparecchi radar sono comprovate mediante omologazioni (approvazioni del tipo). Per fiumi e canali gli esami avvengono sulla base delle pertinenti prescrizioni della CCNR¹ (allegato M del regolamento del 18 maggio 1994 per l'ispezione dei battelli del Reno², approvazione del tipo). Sui laghi si può

¹Commissione centrale per la navigazione del Reno, Strasburgo.

² RS 747.224.131. Questo testo non è pubblicato né nella RU né nella RS. Ne possono essere richieste copie all'UFCL, Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna. Il testo (in tedesco e in francese) può anche essere scaricato dal sito Internet dell'Ufficio federale dei trasporti: www.bav.admin.ch > Références > Conventions internationales > Règlement de visite des bateaux du Rhin.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

autorizzare anche l'uso di indicatori di velocità di virata e apparecchi radar ammessi per la navigazione costiera e in alto mare (direttiva 96/98/CE sull'equipaggiamento marittimo). In questo caso per l'ammissione sono necessarie un'omologazione CE e una dichiarazione CE di conformità del fabbricante. Già oggi, ad esempio, si conta almeno un caso in cui un battello per passeggeri in servizio sul Lago Lemano dispone di un apparecchio radar certificato secondo la suddetta direttiva europea. In questo caso l'organismo notificato è il Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (Ufficio federale per la navigazione marittima e l'idrografia) di Amburgo.

Per la navigazione interna svizzera gli apparecchi Satnav devono soddisfare uno standard tecnico minimo, definito nell'allegato 34 dell'ONI. Ciò permette di continuare a impiegare gli apparecchi già utilizzati e risultati efficaci.

Al massimo entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente revisione gli apparecchi Satnav sostituiranno, in caso di scarsa visibilità, la navigazione stimata finora praticata.

Art. 134 cpv. 2 e 5

La nuova formulazione del capoverso 2 conferma che i mezzi di salvataggio individuali devono avere in generale una spinta idrostatica minima di 75 N. La novità sta invece nel fatto che le deroghe a questa disposizione non sono più applicabili solo ai gommoni, ma a tutte le attrezzature nautiche idonee alla competizione indicate all'articolo 134a.

Nel capoverso 5 sono integrate le disposizioni prima contenute nell'articolo 107 capoversi 5 e 6.

Art. 134a cpv. 1 e 3

Al capoverso 1, nella categoria delle attrezzature nautiche idonee alla competizione vengono inclusi i gommoni. Le persone a bordo di questi natanti possono quindi utilizzare a loro volta equipaggiamenti individuali di aiuto al galleggiamento invece di giubbotti di salvataggio con collo (cfr. anche modifica dell'all. 15 n. 7 cpv. 2 comma 1).

Nel capoverso 3 il rimando alla norma SN EN 393:1994 è sostituito con quello alla norma SN EN 12402-5:2006. Quest'ultima ha infatti abrogato e sostituito la prima (cfr. in merito la disposizione transitoria dell'art. 166 cpv. 6).

Articolo 140b Cavi di traino e di manovra per kite surf

La limitazione della lunghezza dei cavi di traino e di manovra per kite surf è abrogata, come richiesto nella mozione Hess (v. sopra).

Art. 157 cpv. 3

L'adeguamento è dovuto a una modifica apportata alla legge sul trasporto di viaggiatori (RS 745.1).

Art. 166 cpv. 17



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

Questa disposizione è stata posta in vigore il 1° maggio 2001 in contemporanea all’emanazione dell’articolo 54 capoverso 2^{bis} (divieto di praticare il kite surf salvo autorizzazione ufficiale). Secondo questo capoverso i Cantoni dovevano designare entro il 30 aprile 2002 gli specchi d’acqua del loro territorio sui quali era autorizzata la pratica del kite surf. L’abrogazione dell’articolo 54 capoverso 2^{bis} rende questa disposizione obsoleta. Pertanto essa viene abrogata.

Art. 166b Disposizioni transitorie relative alla modifica del ...

Innanzitutto si garantisce che i natanti non ancora equipaggiati per la navigazione a mezzo radar possano continuare a circolare secondo il diritto previgente, con particolare riferimento agli articoli 55 e 57. Un’analoga disposizione riguarda anche i conduttori di battelli. Questo disciplinamento si applicherà però al massimo per cinque anni dall’entrata in vigore della presente modifica, dopodiché varranno le nuove disposizioni per la navigazione in caso di scarsa visibilità.

Inoltre si garantisce che i conduttori esperti e in attività che dimostrino di aver navigato con impiego di radar per il periodo richiesto al capoverso 3 ottengano senza esami l’autorizzazione ufficiale per la navigazione a mezzo radar. La relativa domanda deve essere presentata all’autorità competente (Confederazione o Cantone) entro cinque anni dall’entrata in vigore delle presenti modifiche. Analogamente, chi ha già ricevuto una formazione e superato un esame per l’impiego di apparecchi radar può presentare domanda all’autorità competente per il rilascio del brevetto radar ufficiale. Le relative condizioni sono indicate nel capoverso 4.

I Cantoni devono verificare entro cinque anni dall’entrata in vigore delle presenti modifiche se nel proprio territorio vi sono acque o settori navigabili da segnalare con riflettori radar per motivi di sicurezza. L’eventuale segnalazione deve essere apposta anch’essa entro il termine transitorio di cinque anni (cpv. 5).

Il capoverso 6 stabilisce che i giubbotti di salvataggio con collo prescritti per i gommoni possono continuare a essere utilizzati senza modifiche.

Il capoverso 7 stabilisce che l’equipaggiamento individuale di aiuto al galleggiamento ammesso secondo la norma previgente SN EN 393:1994 può continuare a essere utilizzato senza modifiche.

4. Adeguamento di allegati

All. 4 n. 1. lett. G.4 Segnalazione del basso fondale e di altri ostacoli

Per i riflettori radar e le aste con riflettori radar si rinvia al regolamento di polizia per la navigazione sul Reno (RS 747.224.111). I relativi segnali sono ora indicati nell’allegato 4.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

All. 4 n. I. lett. H.1 Avviso di vento forte

«Avviso di prudenza» è sostituito con «Avviso di vento forte» (cfr. art. 40 cpv. 1).

All. 5 Modello 1, Modello 2

La titolarità di un brevetto radar e di un'autorizzazione per la navigazione a mezzo radar è riportata sul permesso di condurre mediante il nuovo codice numerico corrispondente.

All. 15 Equipaggiamento minimo

6. Battelli per il trasporto delle merci

La prescrizione previgente riguardante la bussola dei battelli per il trasporto di merci non contiene alcun requisito qualitativo, sebbene i carichi di acciaio e ferro, ad esempio, influenzino la direzione dell'ago magnetico. Il conduttore necessita però di un indicatore di rotta attendibile, soprattutto per la navigazione con visibilità ridotta. Viene quindi aggiunta la nota a piè di pagina ** riguardante la bussola.

N. 7 cpv. 2 primo trattino

Il giubbotto di salvataggio con collo di misura adeguata prima prescritto per gli adulti è sostituito da un equipaggiamento individuale di aiuto al galleggiamento (secondo l'art. 134a cpv. 3). Poiché nella norma SN EN ISO 12402-5:2006, a cui si rinvia nell'articolo 134a capoverso 3, la spinta idrostatica è stabilita in base al peso corporeo, la misura dell'equipaggiamento individuale di aiuto al galleggiamento viene adeguata al peso (e quindi anche alla taglia) della persona interessata.

All. 17 Impianti a gas liquido

Viene aggiornato il rimando alla direttiva della Commissione federale di coordinamento per la sicurezza sul lavoro (CFSL) concernente la costruzione, l'esercizio e la manutenzione degli impianti a gas liquido.

Viene inoltre inserito un rimando alle disposizioni per gli impianti a gas liquido a bordo dei battelli per passeggeri contenute nell'OCB e nelle relative disposizioni esecutive del DATEC (DE-OCB; RS 747.201.71), poiché in passato la loro applicabilità a questi impianti non è stata sempre rispettata in modo coerente.

All. 19 Programma d'esame per il permesso di condurre della categoria B

Il programma d'esame per il permesso di condurre della categoria B è abrogato. Le autorità competenti effettuano gli esami per questa categoria secondo le DE-OCB. Il programma dell'esame pratico per il permesso di condurre della categoria C deve essere adeguato all'equipaggiamento nautico.



N. registrazione/dossier: 012.21/2013-09-10/115

All. 34 Requisiti degli apparecchi Satnav e della loro installazione

Questo allegato stabilisce i requisiti minimi per gli apparecchi Satnav.