



UFT, novembre 2018

Revisione parziale dell'ordinanza sulla navigazione nelle acque svizzere

(Ordinanza sulla navigazione interna, ONI; RS 747.201.1)

Rapporto sommario sugli esiti della consultazione delle cerchie interessate

N. dossier: / BAV-513.311-00009/00006/00004/00004/00001

Indice

1	Situazione iniziale	3
1.1	Mandato	3
1.2	Svolgimento della consultazione	3
2	Sintesi.....	3
2.1	In generale	3
3	Pareri sui singoli articoli	4
3.1	Art. 2 cpv. 1 lett. d ONI	4
3.2	Art. 16 cpv. 2 lett. c ONI.....	4
3.3	Art. 16 cpv. 2 ^{bis} e 16 cpv. 3 ONI	4
3.4	Art. 30 cpv. 1 ONI	4
3.5	Art. 40a cpv. 5 ONI	5
3.6	Art. 40a ^{bis} ONI	7
3.7	Art. 40b ^{bis} ONI	8
3.8	Art. 40c cpv. 6 ONI	8
3.9	Art. 40m cpv. 1 lett. b ONI	8
3.10	Art. 86 cpv. 5 ONI	8
3.11	Art. 96 cpv. 1 lett. c ^{bis} ONI.....	8
3.12	Art. 100a cpv. 3 e 4 ONI	9
3.13	Art. 101 cpv. 3 ONI	9
3.14	Art. 109b cpv. 2, secondo periodo ONI.....	9
3.15	Art. 134 cpv. 5 ONI	9
3.16	Art. 142a cpv. 4 ONI	9
3.17	Art. 148 a–f ONI (sezione 45)	9
3.18	Art. 163 cpv. 1 ^{bis} ONI	10
3.19	Art. 163 cpv. 2 ONI	10
3.20	Art. 165 cpv. 1 ^{bis} ONI	10
3.21	Art. 166d cpv. 4 ONI	10
3.22	Allegato 15 (n. II) ONI.....	10
3.23	Allegato 18 (n. 1 lett. c) ONI	10
4.	Allegato 1: elenco dei partecipanti alla procedura di consultazione.....	11

1 Situazione iniziale

1.1 Mandato

Il 17 marzo 2017 il Parlamento ha adottato la modifica della legge federale sulla navigazione interna (LNI; RS 747.201). Con la presente revisione parziale dell'ONI si concretizzano le disposizioni necessarie all'esecuzione della legge.

Le modifiche sostanziali proposte, già oggetto della consultazione per la revisione della LNI, riguardano i seguenti ambiti tematici:

- onde rimodernare gli strumenti della procedura d'ammissione nel trasporto di passeggeri e in quello professionale di merci, nel quadro della procedura d'ammissione è stata introdotta la base legale per l'esame in funzione dei rischi per i battelli per passeggeri nuovi o da ristrutturare;
- allo scopo di semplificare l'esecuzione delle disposizioni in materia d'alcol nella LNI, è stata introdotta l'analisi dell'alito con valore probatorio.

1.2 Svolgimento della consultazione

Le cerchie interessate sono state invitate a partecipare alla consultazione dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT). La consultazione è stata avviata il 10 aprile 2018 e si è conclusa il 10 luglio 2018. Complessivamente sono pervenuti 29 pareri da parte degli interpellati nonché sette pareri spontanei da parte di privati.

	Interpellati	Pareri pervenuti
1. Cantoni (comprese le organizzazioni cantonali)	27	25
2. Stakeholder	21	4
2. Pareri spontanei	-	7
Totale	48	36

L'elenco dettagliato dei partecipanti e dei pareri inoltrati è disponibile all'allegato 1.

2 Sintesi

2.1 In generale

La maggior parte dei pareri pervenuti è sostanzialmente favorevole alla modifica dell'ONI: gli obiettivi principali della revisione sono sostenuti.

È parzialmente posta in discussione l'agevolazione rispetto ai valori limite per l'incapacità di condurre concessa ai conduttori di natanti di piccole dimensioni¹.

¹ Come nel caso della deroga all'obbligo di essere provvisti di contrassegno, per natanti di piccole dimensioni si intendono imbarcazioni di lunghezza inferiore a 2,50 m, quali imbarcazioni da spiaggia, canoe, natanti da competizione per regate, tavole a vela e kite surf nonché «piccoli gommoni» sprovvisti di motore di un determinato tipo di costruzione, la cui lunghezza dello scafo non supera 4 m.

3 Pareri sui singoli articoli

3.1 Art. 2 cpv. 1 lett. d ONI

Il Cantone di **Zugo** afferma, in sostanza, che l'espressione giuridica «le persone che partecipano alla conduzione (di un natante)» dovrebbe essere precisata date le conseguenze penali e amministrative che incombono su di loro: tale espressione figura più volte nella LNI.

Art. 16 cpv. 2, cpv. 2^{bis}, cpv. 3 ONI

La **Società svizzera di salvataggio SSS** accoglie con favore la prevista abrogazione dell'obbligo di contrassegnare i «piccoli gommoni»; in tal modo per questi numerosi natanti viene meno un obbligo amministrativo – finora poco conosciuto – senza conseguenze negative per la sicurezza.

3.2 Art. 16 cpv. 2 lett. c ONI

I Cantoni di **Vaud e Ginevra** sostengono che il termine «Spiegel» non è stato tradotto correttamente nella versione francese.

3.3 Art. 16 cpv. 2^{bis} e 16 cpv. 3 ONI

I Cantoni di **Lucerna, Vallese, Ticino, San Gallo, Obvaldo, Zugo, Berna, Turgovia, Svitto, Uri, Zurigo, Vaud, Sciaffusa, Ginevra** nonché la **vks**² lamentano che dall'obbligo di contrassegno vengano esclusi dei natanti senza che questi debbano portare³ il nome e l'indirizzo del proprietario o del detentore. Tale obbligo [di portare il nome e l'indirizzo] dovrebbe valere anche per quei natanti che ora sono stati esclusi secondo il capoverso 2^{bis} dall'obbligo di contrassegno.

Il Cantone del **Vallese** e la **vks** fanno notare che il termine «Spiegel» non è stato tradotto correttamente nella versione francese. Il Cantone Ticino osserva che la traduzione italiana dello stesso termine («specchio») dovrebbe essere completata con «di poppa».

La **Swiss Outdoor Association** sottolinea che le imbarcazioni impiegate a titolo professionale (anche < 4 m, ad es. gommoni) devono rimanere soggette all'obbligo di contrassegno.

Il Cantone di **Turgovia** sostiene che il capoverso 3 si riferisce al capoverso 2 e quindi può indurre a un'interpretazione errata in relazione ai fanali di bordo.

3.4 Art. 30 cpv. 1 ONI

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Berna, San Gallo, Uri, Obvaldo, Svitto e Zurigo** ritengono, in sostanza e in sintesi, che la possibilità di portare fanali a luce intermittente blu dovrebbe essere concessa in modo più restrittivo. Non vi è alcuna comprovata necessità di estenderla ai cosiddetti «servizi di soccorso». Il Cantone di **Lucerna** sottolinea che l'utilizzo di tali fanali si dovrebbe limitare a interventi urgenti, come previsto dal diritto vigente.

Il Cantone del **Vallese** e la **vks** fanno notare che tali servizi di soccorso non sono definiti. Inoltre, a loro avviso non è stata dimostrata la necessità di un impiego di fanali di bordo speciali.

I Cantoni di **Berna, Svitto, Uri e Vallese** nonché la **vks** fanno presente che un utilizzo non restrittivo di tali fari potrebbe indebolirne l'effetto di allarme e l'importanza per gli utenti delle acque.

² Associazione dei servizi della navigazione

³ I natanti finora esclusi dall'obbligo di contrassegno secondo l'articolo 16 capoverso 2 lett. b–d ONI devono portare il nome e l'indirizzo del proprietario o del detentore.

Il Cantone di **Obvaldo** sottolinea che i servizi di soccorso stradali necessitano di un'autorizzazione per portare luci intermittenti gialle. Tali luci potrebbero tuttavia essere scambiate per segnali luminosi d'avviso di tempesta, anch'essi gialli.

Il Cantone di **Zurigo** aggiunge che, in caso di grandi eventi, la direzione degli interventi dovrebbe stabilire le regole per l'utilizzo delle luci blu.

Il Cantone di **Neuchâtel** e la **Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft** sono favorevoli, in sostanza e in sintesi, a che i servizi di soccorso possano impiegare le luci blu.

Il Cantone **Ticino** sottolinea che la corretta denominazione dovrebbe essere «battelli di servizio».

3.5 Art. 40a cpv. 5 ONI

Il Cantone di **Zugo** è contrario alla deroga prevista per i natanti senza l'obbligo di contrassegno: i conduttori di imbarcazioni di piccole dimensioni non sarebbero soggetti al divieto di condurre sotto l'influsso di alcol neanche quando circolano su corsi d'acqua o laghi in cui navigano battelli in servizio regolare. La navigazione aumenterebbe considerevolmente in singoli giorni di punta a seconda delle stagioni e delle condizioni meteorologiche e pertanto determinerebbe un potenziale di conflitto elevato tra i vari gruppi di utenti delle acque. La deroga dovrebbe essere applicata anche ai kite surf, alle tavole a vela o ai natanti da competizione per regate (art. 16 cpv. 2 lett. d ONI) che, secondo il Cantone di Zugo, talvolta si muovono a grandi velocità. Il rischio di incidente non è legato all'immatricolazione, ma all'incapacità di condurre delle persone responsabili del natante. Almeno i natanti di cui all'articolo 16 capoverso 2 lettera d ONI [ovvero le canoe, i natanti da competizione per regate, le tavole a vela e i kite surf] dovrebbero essere esclusi dalla deroga.

Anche i Cantoni di **Berna, Vallese e Svitto** nonché la **vks** fanno riferimento al potenziale di conflitto tra i diversi gruppi di utenti. Osservano anche che i tipi di natanti esclusi dal divieto non sono solo gommoni che navigano nelle zone rivierasche o in aree non trafficate. I partecipanti alla consultazione affrontano anche la tematica dell'alta velocità (cfr. parere del Cantone di Zugo). Nell'ottica del divieto di arbitarietà e della parità di trattamento dei conduttori di natanti, non sarebbe ragionevole che alla base delle importanti limitazioni al consumo di alcol e di stupefacenti ci fosse l'obbligo di immatricolazione, dato che il rischio di incidente non è in relazione diretta con quest'ultima. Da una parte, i natanti di cui all'articolo 16 capoverso 2 lettera d ONI dovrebbero essere esclusi dalla deroga; dall'altra, dovrebbero essere stabilite limitazioni più sensate (ad es. un valore limite minimo come lo 0,80 per mille). Quanto al consumo di stupefacenti, una deroga dal rispetto del valore limite è fuori discussione.

Il Cantone di **Turgovia** segnala un potenziale di conflitto sui tratti fluviali, in particolare su quello del Reno tra Stein am Rhein e Sciaffusa. Inoltre, le previste facilitazioni rimetterebbero in discussione gli sforzi di prevenzione per quanto concerne l'alcol e gli incidenti. La disposizione derogatoria sarebbe inoltre contraria alle norme secondo le quali per i kite surf è necessaria un'assicurazione minima⁴ dato che un obbligo di assicurazione implica un maggior rischio d'esercizio.

Anche il Cantone **Ticino** afferma, in sostanza e in sintesi, che verrebbero compromessi gli sforzi a favore della sicurezza compiuti finora. La definizione di valori limite differenziati potrebbe essere una soluzione di compromesso.

Il Cantone di **Turgovia** sostiene inoltre che le categorie di natanti escluse dal divieto rappresentano un grande pericolo e che anche le persone che vi si trovano a bordo sono a rischio. Afferma anche che le disposizioni derogatorie sono un segno nella direzione sbagliata: minano i tentativi di prevenzione e, inoltre, sono in contrasto con la LNI⁵. I natanti senza motore sono già privilegiati poiché beneficiano della comminatoria di pena più bassa⁶.

⁴ Cfr. art. 155 cpv. 5 ONI

⁵ La LNI prevederebbe solo eventuali facilitazioni, ma non eccezioni.

⁶ Cfr. art. 41 cpv. 3 LNI (multe)

Il Cantone di **Obvaldo**, la **Polizia cantonale di Zurigo** e la **Sicherheitsdirektion des Kantons Zürich** adducono le stesse argomentazioni del Cantone di Turgovia (potenziali di pericolo, diverse comminatorie di pena).

Secondo il Cantone di **Vaud** la deroga è, in sostanza e in sintesi, superflua e incoerente. È stato dimostrato che già una piccola quantità di alcol o droga riduce la capacità analitica e rallenta la reattività di un conduttore, con conseguenze fatali. Inoltre, tutti i natanti sono già soggetti alle norme generali della navigazione (regola della precedenza e obbligo di diligenza compresi), quindi non c'è alcun motivo di aggirare tali prescrizioni, tollerando il consumo di alcol e stupefacenti. L'accettazione del presente articolo metterebbe inoltre in discussione il principio secondo il quale un conduttore che conduce un natante sotto l'influsso di alcol deve essere sottoposto a esami.

Le stesse argomentazioni sono addotte dal Cantone di **Neuchâtel**, secondo il quale anche solo una piccola quantità di alcol o droga sarebbe sufficiente a ridurre le capacità analitiche e i tempi di reazione di un conduttore.

Anche il Cantone del **Giura** è dell'opinione, in sostanza, che il rischio di incidente non dipende dall'immatricolazione del natante. Considera inoltre incomprensibile che solo i conduttori di natanti immatricolati debbano essere soggetti a un esame di idoneità alla guida.

Sostanzialmente d'accordo, senza menzionare esplicitamente tale disposizione, sono i Cantoni di **Basilea Città** e di **Lucerna**. Il Cantone di **Friburgo** si limita a citare il testo di legge corrispondente: la sua posizione a riguardo non è purtroppo chiara. I Cantoni di **Ginevra** e **Sciaffusa** non esprimono una posizione esplicita.

Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen afferma, in sostanza, che la circolazione di imbarcazioni condotte da persone ubriache aumenta il rischio per la sicurezza. A suo avviso, la mancanza di sanzioni incoraggerebbe a condurre in stato di ebbrietà. Per i conduttori di battelli della società, gli incidenti hanno inoltre conseguenze psicologiche. Non importa che i Cantoni al momento non abbiano alcuna capacità per effettuare i controlli, ma che ci sia la possibilità di presentare una denuncia.

L'**upi** e la **SLRG** raccomandano, in sostanza e in sintesi, di non fare uso di alcol durante lo svolgimento di attività presso, dentro e sull'acqua. A suo avviso, l'adeguamento dell'ordinanza proposto è un passo indietro e un segnale nella direzione sbagliata. I conduttori di canotti pneumatici in stato di ebbrietà potrebbero eccome diventare un pericolo (soprattutto per i passeggeri a bordo). Inoltre, dopo aver consumato alcol è più difficile, se non impossibile, prestare assistenza. Anche se dovessero mancare le risorse per effettuare dei controlli, dovrebbe essere comunque possibile eseguire verifiche a campione (con effetto sui media).

La **Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG** afferma, in sostanza e in sintesi, che la modifica proposta aumenta il potenziale di pericolo: senza controlli non è possibile imporre sanzioni e quindi cresce il pericolo di collisioni. I conduttori di battelli della società già oggi devono spesso rinunciare al loro diritto di precedenza e utilizzare la loro esperienza per proteggere gli altri utenti dell'acqua. La rallentata reattività dovuta all'influsso di alcol aumenta ulteriormente il potenziale di pericolo.

La **Bielersee-Schifffahrts-Gesellschaft AG** si riferisce, in sostanza, all'aumento del potenziale di conflitto e lamenta che dal divieto siano esclusi anche i natanti che talvolta circolano ad alta velocità sui laghi. Inoltre, a suo parere tutti i natanti, soprattutto quelli che navigano sull'Aare, potrebbero in linea di principio rappresentare un pericolo.

La **ZSG** dichiara di essere sostanzialmente favorevole alle modifiche senza prendere una posizione esplicita sull'argomento.

AQUA NOSTRA SCHWEIZ ritiene, in sostanza e in sintesi, che la gioia di vivere e la libertà di movimento non vada sacrificata per la presunta eliminazione del rischio residuo quotidiano. Valori limite di

alcoemia fissi costituirebbero un'inutile limitazione per la navigazione, senza portare vantaggi scientificamente provati. Inoltre, in termini di rischi la navigazione privata non può essere paragonata in alcun modo al traffico stradale, molto più pericoloso: pertanto, nella navigazione interna si dovrebbero applicare valori limite di alcoemia molto più elevati. Negli ultimi decenni, tutto ha funzionato alla perfezione, senza che si fosse verificato un numero rilevante di incidenti pericolosi. Infine, secondo l'associazione un conduttore non del tutto sobrio di un battello ormeggiato all'ancora in seguito a questa disposizione si vedrebbe privato della possibilità di recarsi impunito verso il porto sicuro più vicino.

La **SLRG** rileva, in sostanza e in sintesi, che in Svizzera si registrano mediamente 45 morti per annegamento ogni dieci anni. Circa la metà di questi incidenti mortali si verifica nei corsi d'acqua. Il capovolgimento di gommoni causa due-tre decessi all'anno. Studi esteri dimostrerebbero che il consumo di alcol abbinato ad attività sportive acquatiche avrebbe conseguenze fatali (limitate capacità di coordinazione, insorgenza più rapida di ipotermia o spasmo delle corde vocali con ostruzione delle vie aeree). Stando a dati attuali del WAID (Water Incident Database) del National Water Safety Forum (UK), nel 2017 in 100 delle 255 vittime di annegamento sono stati riscontrati elevati valori medi di alcoemia e di stupefacenti. Anche le imbarcazioni di piccole dimensioni possono costituire un rischio per terzi (le persone che si trovano in acqua potrebbero essere messe in difficoltà o addirittura essere spinte sott'acqua da gommoni), con conseguente aumento del rischio di incidente per i terzi (persone che si trovano in acqua e passeggeri) se il conduttore è in stato di ebbrietà. L'affermazione che i valori limite di alcoemia attualmente in vigore non possono essere controllati nella pratica non è coerente con altre disposizioni dell'ONI: infatti, anche la disponibilità di mezzi di salvataggio prescritta dall'ordinanza non potrebbe essere verificata senza i rispettivi controlli a campione. L'eccessivo consumo di alcol riduce inoltre la probabilità di un corretto impiego dei mezzi di salvataggio in caso di emergenza. In ultima analisi, i valori limite per il consumo di alcol sull'acqua avrebbero anche un effetto preventivo.

Il **Centre Patronal** è favorevole, in sostanza e in sintesi, a che le varie categorie di natanti siano classificati in base alla loro pericolosità. I valori limite di alcoemia dovrebbero essere differenziati dato che una potente imbarcazione a motore è più pericolosa di un'imbarcazione a vela (anche se con motore ausiliario). I conduttori di imbarcazioni senza motore nonché di imbarcazioni con motore ausiliario non dovrebbero essere soggetti a un valore limite di alcoemia. Inoltre, non dovrebbero essere effettuati esami del tasso alcolico quando l'imbarcazione è ormeggiata a riva o si trova in un ormeggio ufficiale.

Iwona Eberle (autrice del libro «Gummibootführer Schweiz»⁷) è dell'opinione, in sostanza e in sintesi, che i conduttori di «gommoni» dovrebbero poter consumare alcol anche al largo. Nel loro caso il consumo di alcol costituisce un pericolo per loro stessi e rientra sotto la loro propria responsabilità. Disposizioni che limitino il consumo di alcol, a suo parere, costituirebbero un'indebita ingerenza nel diritto all'autodeterminazione del cittadino. Sarebbe sufficiente che le autorità emanassero una raccomandazione in tal senso (rimandando ad es. alle regole per i bagnanti della SLRG). Basterebbe rendere noto per mezzo di comunicati stampa che i conduttori di gommoni che violano l'obbligo di allontanarsi da altri natanti possono incorrere in multe.

3.6 Art. 40a^{bis} ONI

I Cantoni di **Berna, Zugo, Lucerna, Vallese, Svitto, Giura, Uri** e la **vks** chiedono che il titolo «Conduzione sotto l'influsso dell'alcol» venga modificato in «Divieto di conduzione sotto l'influsso dell'alcol» (analogamente all'art. 2a ONC).

Il Cantone di **Berna** sottolinea che le autorità cantonali preposte alle autorizzazioni accoglierebbero con favore il mantenimento delle restrizioni al consumo di alcol e stupefacenti per attività a rischio offerte a titolo professionale in zone montagnose o rocciose, su torrenti o fiumi per impieghi professionali.

⁷ ISBN 978-3-85932-742-9

3.7 Art. 40b^{bis} ONI

Non è pervenuto nessun parere a riguardo.

3.8 Art. 40c cpv. 6 ONI

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Berna Turgovia, Vallese, Svitto, San Gallo, Uri, Obvaldo, Zurigo, Vaud** e **Giura** nonché la **vks** sostengono che non è tecnicamente corretto parlare di persona «incapace di condurre» già a partire da 0,05 mg/l. Semmai si dovrebbe riprendere la formulazione (anche se non totalmente corretta) «persone soggette al divieto di guidare sotto l'influsso dell'alcol» dell'OCCS⁸. In questo modo si applicherebbe la stessa formulazione al trasporto stradale e alla navigazione.

3.9 Art. 40m cpv. 1 lett. b ONI

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Vallese, Svitto, Vaud e Neuchâtel** nonché la **vks** adducono che, secondo il capoverso 1 lettera b, la licenza di condurre deve essere sequestrata immediatamente alle persone che partecipano alla conduzione di un natante destinato all'impiego professionale o che esercitano un servizio nautico a bordo. Tuttavia, tali persone non sono necessariamente titolari di una licenza di condurre natanti. Il capoverso 1 lettera b dovrebbe quindi essere completato con il passaggio «sempre che in possesso di una licenza di condurre natanti».

3.10 Art. 86 cpv. 5 ONI

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Berna, Svitto, San Gallo, Zurigo** e **Vallese**, la **Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft** e la **vks** fanno notare, in sostanza, che la numerazione nell'articolo 86 capoverso 5 (lett. b e c) ONI non è conforme al vigente regolamento concernente il personale di navigazione sul Reno.

La **Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft** aggiunge, in sostanza e in sintesi, che vi è un'incoerenza tra l'articolo 82 capoverso 1 lettera b e l'articolo 86 capoverso 5 lettera a: il primo articolo stabilisce che l'età minima per condurre natanti della categoria A è di 18 anni, mentre il secondo prevede la possibilità di ottenere la licenza di condurre della categoria A già a 17 anni, se il candidato di cui all'articolo 86 capoverso 5 lettera a soddisfa i requisiti di cui all'articolo 82 capoverso 1^{ter}.

Art. 87 cpv. 1^{bis} ONI

I Cantoni di **Zugo, Turgovia, Vallese, Svitto, San Gallo, Zurigo, Sciaffusa** e **Vallese** nonché la **Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG** e la **vks** ritengono, in sostanza, che le domande per l'esame teorico debbano essere stabilite (e uniformate) congiuntamente dagli organi cantonali.

La **Zürichsee-Fähre Horgen-Meilen AG** aggiunge che non è chiaro perché per le categorie B e C non viene messo a disposizione nessun modello di questionario.

3.11 Art. 96 cpv. 1 lett. c^{bis} ONI

Il Cantone di **Berna** fa notare, in sostanza e in sintesi, che stando a uno scritto della Direzione generale delle dogane del 21 dicembre 2012 i controlli non sono necessari. Il Servizio della navigazione potrebbe però chiedere che sia fornita una prova in tal senso. Secondo il Cantone, nella prassi il documento di importazione degli importatori di motori dell'imbarcazione è sufficiente a dimostrarne il regolare sdoganamento.

L'onere amministrativo per l'emissione di una conferma di sdoganamento relativa a ogni motore e per il controllo della stessa da parte dei servizi competenti è eccessivo e inaccettabile. Il Cantone propone

⁸ Ordinanza sul controllo della circolazione stradale (OCCS; RS 741.013).

inoltre che i rispettivi dati siano registrati in una banca dati centralizzata affinché possano essere semplicemente consultati dal servizio competente.

3.12 Art. 100a cpv. 3 e 4 ONI

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Berna, Svitto, San Gallo, Zurigo, Vaud e Sciaffusa** nonché la **vks** fanno notare, in sostanza e in sintesi, che sono escluse dal controllo solo le imbarcazioni sportive⁹ le cui le installazioni elettriche sono state realizzate e collaudate secondo la SN EN ISO 13279. Allo stesso modo, ne dovrebbero essere escluse anche le imbarcazioni sportive i cui impianti a gas liquefatto sono stati realizzati e collaudati secondo la EN ISO 10239.

Il Cantone di **Turgovia** nota che non sono state definite le disposizioni che gli impianti sono tenuti a rispettare.

3.13 Art. 101 cpv. 3 ONI

I Cantoni di **Lucerna, Berna, Turgovia, Vallese, Svitto, San Gallo, Uri, Zurigo e Sciaffusa** nonché la **vks** affermano, in sostanza e in sintesi, che sui natanti possono essere presenti solo impianti per gas liquefatto (ad es. fornelli con cartucce a gas) collaudati dalla CFSL¹⁰.

3.14 Art. 109b cpv. 2, secondo periodo ONI

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Vallese, Svitto, San Gallo, Uri, Zurigo** nonché la **vks** affermano, in sostanza e in sintesi, che nella versione tedesca il termine «Kreisschreiben» dovrebbe essere sostituito con «Rundschreiben». Tale osservazione non riguarda la versione italiana, dato che entrambi i termini vengono tradotti con «circolare».

Sempre a proposito della versione tedesca, il Cantone di **San Gallo** aggiunge che l'UFT finora ha sempre emanato esclusivamente «Rundschreiben» o «Weisungen» («istruzioni»).

3.15 Art. 134 cpv. 5 ONI

I Cantoni di **Zugo, Vallese e Svitto** nonché la **vks** sono dell'opinione, in sostanza e in sintesi, che nella versione tedesca del testo di revisione parziale dovrebbe essere effettuato un adeguamento redazionale.

3.16 Art. 142a cpv. 4 ONI

I Cantoni di **Lucerna, Berna, Turgovia, Vallese, Svitto, San Gallo, Uri, Zurigo e Sciaffusa** nonché la **vks** affermano, in sostanza e in sintesi, che le misure sostitutive di cui all'articolo 142a capoverso 4 lettera b devono essere completate specificando che i costi per l'incarico di terzi sono a carico del detentore o del proprietario (obbligo di assunzione dei costi).

3.17 Art. 148 a–f ONI (sezione 45)

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Berna, Vallese, Svitto e Uri** nonché la **vks** sottolineano, in sostanza e in sintesi, che gli articoli 148 a–f devono essere mantenuti per consentire l'immatricolazione di vecchi gommoni di nuova importazione che non dispongono di una dichiarazione di conformità.

⁹ Il Cantone di Turgovia precisa che si tratta del rilascio della *prima* licenza di navigazione. I Cantoni di Vallese, Svitto, Uri, Vallese, Sciaffusa e Lucerna nonché la **vks** sostengono inoltre che i periti devono soddisfare i requisiti per gli specialisti conformemente alla direttiva della CFSL emanata in virtù dell'articolo 129 capoverso 6.

¹⁰ Commissione federale di coordinamento per la sicurezza sul lavoro (CFSL)

3.18 Art. 163 cpv. 1^{bis} ONI

Il Cantone di **Turgovia** rileva che, rispetto all'applicazione uniforme assicurata dalla normativa previgente¹¹, ora ogni autorità cantonale potrà autorizzare essa stessa delle deroghe, con la conseguenza che, per quanto concerne i piccoli natanti (in particolare, gli ioli), l'attrezzatura minima varierà da Cantone a Cantone.

3.19 Art. 163 cpv. 2 ONI

I Cantoni di **Zurigo** e **San Gallo** adducono che la soppressione di una prassi uniforme in Svizzera non è di alcuna utilità. Dovrebbe invece essere mantenuta la delega al servizio d'omologazione vks.

3.20 Art. 165 cpv. 1^{bis} ONI

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Turgovia, Vallese, Svitto, Uri, Zurigo** e **Sciaffusa** nonché la **vks** ritengono che per il nuovo obbligo di documentazione dovrebbe essere concesso un periodo transitorio adeguato (ad es. di un anno).

3.21 Art. 166d cpv. 4 ONI

I Cantoni di **Zugo, Lucerna, Turgovia, Vallese, Svitto, Uri, Zurigo, Vaud, San Gallo** e **Sciaffusa** nonché la **vks** sono dell'opinione, in sostanza e in sintesi, che le imbarcazioni per le quali secondo l'articolo 166d capoverso 4 ONI non è richiesto un post-equipaggiamento di impianti di estinzione fissi devono [continuare a] disporre di un estintore portatile con un contenuto minimo di 2 kg. Questa precisazione deve figurare esplicitamente nell'ONI.

3.22 Allegato 15 (n. II) ONI

I Cantoni di **Lucerna, Vallese, Svitto, Uri, Vaud** e **Sciaffusa** nonché la **vks** rilevano, in sostanza e in sintesi, che¹² per il contenuto minimo dell'estintore supplementare viene fatto riferimento ai numeri che disciplinano l'estintore principale. Poiché al posto dell'estintore principale sono previsti impianti di protezione antincendio conformi alla norma SN EN ISO 9094:2015, il contenuto della nota a piè di pagina non è più corretto.

Il Cantone di **Turgovia** precisa che sulle imbarcazioni sportive con impianti di estinzione incendi non ha senso esigere un estintore supplementare dallo stesso contenuto, poiché il contenuto dipende dalle dimensioni del vano motore e dovrebbe pertanto essere stabilito nell'ONI.

Il Cantone di **Vaud** rileva che, anche se le imbarcazioni sottostanno tutte all'allegato 15, i termini transitori non sono uguali per tutte (3 o 5 anni). Inoltre, se un'imbarcazione dispone di un impianto a gas, di una cucina o del riscaldamento, dovrebbe avere a bordo un estintore [supplementare] di almeno 2 kg.

3.23 Allegato 18 (n. 1 lett. c) ONI

I Cantoni di **Lucerna, Berna, Vallese, Svitto** e **Uri** nonché la **vks** ritengono, in sostanza e in sintesi, che l'allegato 18 numero 1 lettera c non debba essere abrogato senza essere sostituito: dovrebbe, invece, essere ancora possibile effettuare i calcoli del caso per i vecchi gommoni di nuova importazione che non dispongono di una dichiarazione di conformità.

¹¹ Secondo il diritto previgente, la facoltà di autorizzare deroghe all'articolo 132 ONI era riservata alla commissione d'omologazione o al servizio d'omologazione vks.

¹² Cfr. nota a piè di pagina all. 15 n. 2-6

4. Allegato 1: elenco dei partecipanti alla procedura di consultazione.

Abbreviazione	Mittente	Parere
1.	Kantone / Cantons / Cantoni	
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich	Sì
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern	Sì
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern	Sì
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri	Sì
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Sì
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Sì
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	No
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus	Sì
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug	Sì
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Sì
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Sì*
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Sì*
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Sì
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Sì
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Sì*
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Sì*
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Sì
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Sì*
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau	No
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Sì
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Sì
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Sì
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Sì
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Sì
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Sì
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	Sì
vks	Associazione dei servizi della navigazione	Sì
2.	Società di navigazione concessionarie	
AeS	Ägerisee Schifffahrt AG	No
BSG	Bielensee Schifffahrtsgesellschaft	Sì
BLS	BLS AG	No
CGN	Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman	No
	Fähre Beckenried – Gersau	No
FHM	Zürichseefähre Horgen – Meilen AG	Sì
SBS	Schifffahrt Romanshorn AG	No
NLB	Navigation sur le lac des Brenets	No
NLM	Navigazione Lago Maggiore	No
SGH	Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee	No

SGV	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	No
SGZ	Schiffahrtsgesellschaft Zugersee AG	No
SGG	Schiffahrtsgenossenschaft Greifensee	No
SW	Schiffsbetrieb Walensee AG	No
URH	Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein	Sì
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft	No
NLJ	Compagnie de Navigation sur le lac de Joux	No
SNL	Società Navigazione del Lago di Lugano	No
SMGN	Société des Mouettes Genevoises Navigation	No
LNM	Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat SA	No
ZSG	Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft	Sì
3.	Associazioni nel settore della navigazione	
VSSU	Associazione delle aziende svizzere di navigazione	No
4.	Artigiani e commercianti nel settore della navigazione	
VBL	Associazione Svizzera proprietari di draghe e chiatte	No
ASCN	Associazione svizzera dei costruttori navali	No
ASIMM	Associazione svizzera degli importatori di motori marini	No
5.	Pareri spontanei	
	Swiss Outdoor Association	Sì
	Aqua Nostra Schweiz	Sì
SSS	Società Svizzera di Salvataggio SLRG	sì
FSM	Federazione Svizzera Motonautica FSM	Sì*
CP	Centre Patronal	Sì
upi	Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni	Sì
	Iwona Eberle, Autrice di «Gummibootführer Schweiz»	Sì

*Nessuna osservazione