



Data

AVAMPROGETTO, stato procedura di consultazione

Modifica dell'ordinanza sulla navigazione interna e revisione totale dell'ordinanza sulle prescrizioni in materia di gas di scarico dei motori di battelli nelle acque svizzere

Rapporto esplicativo

N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001





N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

1. Oggetto e situazione attuale

Nel 1975 è entrata in vigore la legge federale sulla navigazione interna (LNI; RS 747.201), che disciplina la navigazione nelle acque svizzere. Nel 1978 il Consiglio federale ha emanato la relativa ordinanza sulla navigazione nelle acque svizzere (ordinanza sulla navigazione interna; ONI, RS 747.201.1). Nel 1993 si è aggiunta l'ordinanza sulle prescrizioni in materia di gas di scarico dei motori di battelli nelle acque svizzere (OGMot; RS 747.201.3). In vari ambiti, l'ONI concretizza le disposizioni in materia di navigazione della LNI (regole della circolazione, licenze per natanti e conduttori, requisiti tecnici dei natanti, emissioni acustiche consentite ecc.). L'OGMot stabilisce invece i valori limite per le emissioni dei gas di scarico dei motori di battelli nelle acque svizzere e disciplina la procedura di controllo e di omologazione di questi motori, tra cui figurano anche i motori delle imbarcazioni sportive.

Nel 1994 è entrata in vigore una direttiva europea che, per la prima volta, fissava i requisiti tecnici per le cosiddette imbarcazioni da diporto (94/25/CE). Si tratta di una direttiva «nuovo approccio», che contiene cioè soltanto i requisiti di base per le imbarcazioni da diporto, delegando la concretizzazione di tali requisiti agli organismi europei di normalizzazione. Nel 2001, questa direttiva è stata ripresa quasi interamente dal diritto svizzero mediante modifiche dell'ONI. Ciò ha avuto quale conseguenza, oltre ad alcune modifiche tecniche, soprattutto un adeguamento della procedura di immatricolazione delle imbarcazioni sportive, che da allora si basa essenzialmente sulle dichiarazioni di conformità dei fabbricanti. Alcuni requisiti contenuti nella direttiva non sono stati ripresi dal diritto svizzero, poiché gli standard svizzeri offrivano un livello di protezione più elevato rispetto alla direttiva, soprattutto in materia ambientale.

Nel 2003 la direttiva UE è stata completata introducendo valori limite per le emissioni dei gas di scarico e le emissioni acustiche delle imbarcazioni da diporto (2003/44/CE). Da questa direttiva, nel 2007 la Svizzera ha ripreso nell'OGMot gran parte dei valori limite per i gas di scarico e la procedura di omologazione dei motori, basata anch'essa sulle dichiarazioni di conformità dei fabbricanti. Le norme relative alle emissioni acustiche non sono invece state riprese nell'OGMot, poiché da un lato i metodi di misurazione della direttiva presentavano qualche incertezza e, dall'altro, i valori limite delle emissioni erano in parte più elevati rispetto a quelli dell'OGMot. Non sono state inoltre recepite in maniera esplicita nel diritto svizzero le disposizioni della direttiva europea concernenti le moto d'acqua (jet ski). La modifica dell'OGMot ha reso essenzialmente obsoleto il previgente sistema di omologazione per i motori dei natanti; a seguito di tale modifica anche l'EMPA, l'istituto fino ad allora competente per le omologazioni di tali motori, ha cessato la sua attività in questo settore.

Nel novembre 2013 l'Unione europea ha approvato una nuova versione della direttiva sulle imbarcazioni da diporto (2013/53/UE), in cui i singoli requisiti tecnici di questo tipo di natanti sono stati rielabo-



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

ratati e inaspriti. In molti ambiti i valori limite delle emissioni dei gas di scarico dei motori di tali imbarcazioni sono stati resi marcatamente più severi; per quanto concerne il monossido di carbonio (CO), invece, i valori limite sono stati in parte mitigati. Infine, le responsabilità dei diversi operatori economici coinvolti nel settore delle imbarcazioni sportive (fabbricanti, importatori, commercianti, organismi notificati, ecc.) sono state disciplinate in modo più preciso rispetto a prima. Gli Stati membri sono tenuti a recepire questa direttiva nel proprio diritto nazionale entro l'inizio del 2016. La direttiva precedente (94/25/CE, in collegamento con la direttiva 2003/44/CE) sarà abrogata dopo un periodo transitorio. Questo contesto richiede anche alla Svizzera interventi in tal senso, poiché dal 2016 sarà possibile rilasciare dichiarazioni di conformità soltanto sulla base della nuova direttiva 2013/53/UE. Sia l'ONI che l'OGMot non prevedono però una base giuridica formale per il riconoscimento di tali dichiarazioni di conformità. Se anche in futuro vorrà essere mantenuta la procedura di immatricolazione in vigore dal 2001 – questione indiscussa tra i servizi cantonali competenti e nell'intero settore – occorre creare i necessari presupposti giuridici mediante una modifica dell'ONI e dell'OGMot.

Mentre nell'ONI questa modifica interessa soltanto alcuni articoli, nel caso dell'OGMot essa diventa l'occasione per una revisione dell'intera ordinanza. Infatti, nonostante la modifica dell'OGMot del 2007 contenga ancora la procedura di ammissione e i valori limite precedenti per le emissioni dei gas di scarico dei motori di battelli, da allora tali prescrizioni non sono più state applicate. La revisione totale dell'OGMot permette di eliminare questi valori limite e queste procedure ormai obsoleti. Ovviamente, i motori omologati finora sulla base di tali procedure e valori limite potranno rimanere in esercizio, a condizione che continuino a soddisfare i criteri che presentavano al momento dell'omologazione. Il titolo della nuova ordinanza è «*Ordinanza sui requisiti per i motori di battelli nelle acque svizzere (OMBat)*».

La modifica dell'ONI e la revisione totale dell'OGMot serviranno inoltre a eliminare diversi problemi legati alla loro attuazione.

2. Modifica dell'ordinanza sulla navigazione interna (ONI)

Commenti alle singole disposizioni

Premessa

In diversi punti della versione italiana dell'ONI sono stati sostituiti dei termini per uniformare la terminologia. I punti in cui tali termini sono stati sostituiti sono elencati sommariamente nel testo italiano prima dell'articolo 2. Inoltre, singoli articoli, capoversi o lettere sono interessati dalla sostituzione di singoli termini o da adeguamenti redazionali. Essi sono indicati dalla dicitura «*(concerne soltanto il testo italiano)*». Queste modifiche non sono contemplate nelle presenti spiegazioni.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 2 cpv. 1 Definizioni

Lett. a n. 15 «Imbarcazione sportiva¹»: il precedente rinvio alla direttiva europea 94/25/CE deve essere sostituito con quello alla nuova direttiva 2013/53/UE. Nel titolo della nuova direttiva sono citate insieme le imbarcazioni da diporto e le moto d'acqua; ciò non ha tuttavia alcun influsso sulla definizione di moto d'acqua di cui alla lettera a numero 18 del presente articolo. Ai sensi dell'ONI, le moto d'acqua continuano a figurare come imbarcazioni da diporto e non come imbarcazioni sportive. Nuova è anche l'abbreviazione «direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto» (anziché «direttiva CE»).

Lett. a n. 18 «Moto d'acqua»: la precedente definizione di moto d'acqua viene ora sostituita da un rimando a quella contenuta nella direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Ai sensi dell'ONI, le moto d'acqua continuano ad essere considerate imbarcazioni da diporto e non imbarcazioni sportive

Lett. a n. 22 (nuovo) «Battello con precedenza» (in tedesco «Vorrangsschiff»)»: questa definizione viene introdotta per precisare le regole vigenti in materia di precedenza contenute in altri articoli dell'ONI e, inoltre, per garantire a determinati battelli per passeggeri, cui l'autorità competente concede tale status (cfr. art. 14a), il diritto di precedenza rispetto ad altri tipi di imbarcazioni. Per i «battelli in servizio regolare» questa nuova definizione non comporta alcun cambiamento; il loro status di precedenza resta invariato. In tedesco, il termine «Vorrangsschiff» è tra l'altro già impiegato nel Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza, con la traduzione italiana di «nave prioritaria» (art. 0.02 lett. f RNC; RS 747.223.1.).

Lett. a n. 23 (nuovo) «Scooter da immersione»: nel nuovo testo dell'articolo 121 capoverso 5 gli scooter da immersione vengono esonerati dalla prescrizione che vieta di dotare di motore i natanti di lunghezza inferiore a 2,50 m. La presente definizione è stata introdotta al fine di chiarire a che tipo di imbarcazioni si applichi tale eccezione. Si tratta di veicoli subacquei dotati di un motore, solitamente elettrico, che aziona una o più eliche. Di norma, l'utente di uno scooter da immersione viene trainato; questi, aggrappandosi saldamente alle maniglie del mezzo, può controllarne la direzione e la velocità.

Lett. d n. 1 (nuovo) «Messa a disposizione sul mercato»: questo concetto viene introdotto sulla base della corrispondente definizione contenuta nella nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Esso contiene elementi della definizione di «immissione in commercio» di cui alla lettera d numero 4. Viene introdotto il nuovo concetto di fornitura di un prodotto «*nell'ambito di un'attività commerciale*».

Lett. d n. 4 «Immissione in commercio»: questa definizione viene adeguata a quella contenuta nella nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Viene introdotto il concetto della prima messa a disposizione di un prodotto, per esempio di un'imbarcazione sportiva, in vista della sua vendita o uso in

¹ Il termine «Sportboote» è tradotto nell'ONI con «imbarcazioni sportive», nella direttiva UE con «imbarcazioni da diporto».



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Svizzera. Il termine «messa a disposizione sul mercato» viene definito nell'articolo 2 lettera d numero 1 ONI. La modifica sostanziale rispetto alla precedente definizione consiste nel fatto che l'immissione in commercio di un prodotto viene ora associata solo alla sua prima messa a disposizione sul mercato.

Lett. d n. 5 (nuovo) «Trasformazione rilevante di un'imbarcazione sportiva»: questo concetto viene introdotto sulla base della corrispondente definizione contenuta nella nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Dalla valutazione di una modifica come «*trasformazione rilevante*» o meno dipenderà se la dichiarazione di conformità precedentemente rilasciata per un'imbarcazione sportiva o per un motore continuerà a essere valida o se, al contrario, occorrerà rilasciarne una nuova.

Lett. d n. 6 (nuovo) «Operatore economico»: questa definizione viene ripresa dalla nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto e comprende il fabbricante di un prodotto, il mandatario del fabbricante, l'importatore o il distributore.

Art. 2 cpv. 2

In questo capoverso si rimanda alla tabella delle equivalenze terminologiche contenuta nell'allegato 1 dell'ONI. Questa tabella contiene termini che nella direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto vengono impiegati diversamente rispetto al diritto svizzero e, in particolare, rispetto all'ONI. Poiché nell'ambito della presente modifica dell'ONI vengono introdotti numerosi rimandi alla suddetta direttiva ed eliminati numerosi allegati, questa tabella dovrebbe favorire una migliore comprensione dell'impiego dei termini nei differenti regolamenti.

Nota: a questo proposito si fa notare che l'allegato 1 contenente la tabella delle equivalenze terminologiche viene introdotto ex-novo nell'ONI. Pertanto, il precedente allegato 1 diventa ora l'allegato 1a.

Art. 14a (nuovo) Attribuzione della precedenza

Analogamente alla corrispondente disposizione del RNC (art. 1.15), in questo articolo vengono stabiliti i criteri minimi in base ai quali l'autorità competente decide se attribuire la precedenza a un battello per passeggeri rispetto ad altre imbarcazioni. In base a tali criteri, l'autorità competente può accordare la precedenza a un battello per passeggeri, se tale misura migliora il flusso della circolazione e non compromette la sicurezza.

Art. 18a, 18b (nuovo), 19, 24 e 25 Fanali

La modifica di questo articolo è in relazione con una nuova norma sulle luci di navigazione delle imbarcazioni da diporto (UNI EN ISO 16180), approvata nel luglio 2013 e, nel novembre dello stesso anno, dichiarata applicabile in Svizzera inizialmente con una riserva (accenno alla precedenza delle



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

pertinenti disposizioni dell'ONI). Le prescrizioni della norma relative alle luci di navigazione e al loro posizionamento sulle imbarcazioni dovranno essere riprese dall'ONI nell'ambito della presente proposta di modifica. Il rinvio alla norma ISO è di tipo statico, ovvero si fa riferimento alla versione della norma del 2013. In questo contesto si sfrutta inoltre l'occasione per rielaborare e strutturare in modo più chiaro le attuali disposizioni dell'ONI in materia di fanali.

L'articolo 18a (Generi di fanali) contiene una descrizione dei differenti fanali di navigazione che possono essere impiegati sui natanti o che sono prescritti per la loro identificazione. Parte delle denominazioni dei fanali impiegate finora sono state adeguate tenendo conto della terminologia della succitata norma (ad es. il termine «fanale a due colori» viene ora sostituito dal termine «fanale laterale combinato»). A differenza della precedente formulazione, il presente articolo non contiene più alcuna disposizione in merito al punto in cui posizionare i fanali sull'imbarcazione. Questo aspetto viene trattato nel nuovo articolo 18b (Collocazione dei fanali). Occorre rilevare in particolare che, in base al capoverso 1, i «fanali di prua» vengono equiparati ai «fanali d'albero» e che, in futuro, le disposizioni ONI riprese dalla summenzionata norma ISO saranno applicabili non solo alle imbarcazioni sportive, ma anche alle imbarcazioni da diporto.

L'articolo 19 ha un nuovo titolo: «Portata e intensità dei fanali». Il precedente capoverso 1 è stato spostato nell'articolo 18a e, di conseguenza, eliminato nel presente articolo (prescrizioni sul posizionamento dei fanali, ecc.). Nei capoversi 2 e 3 è descritta la portata dei fanali, ma da tali prescrizioni sono esclusi espressamente i fanali delle imbarcazioni sportive e da diporto. Le portate dei fanali per questi due tipi di imbarcazioni sono disciplinate nel capoverso 4, con il rinvio alla succitata norma UNI EN ISO 16180. Per tutti gli altri tipi di natanti, l'intensità dei fanali e di conseguenza la loro portata minima sono prescritte nel capoverso 5.

L'articolo 24 disciplina il tipo di fanali da impiegare per i natanti motorizzati di notte e durante la rotta. Anche in questo caso si distingue tra diversi tipi di natanti. In particolare, nel capoverso 3 è stato introdotto l'elenco separato dei fanali prescritti per le imbarcazioni sportive e da diporto motorizzate. Inoltre, sulla base della norma UNI EN ISO 16180, il capoverso 5 lettera b prevede un'ulteriore possibilità di segnalare le imbarcazioni sportive e da diporto, ovvero con un fanale a luce bianca visibile per tutto l'orizzonte, a condizione che la lunghezza dello scafo di tali imbarcazioni sia inferiore a 7 m e che la loro velocità non superi i 7 nodi (ca. 13 km/h). In questo secondo caso fa fede la velocità massima raggiungibile dall'imbarcazione misurata rispetto al suolo.

L'articolo 25 capoverso 2 prescrive il tipo di fanali da impiegare per i natanti a vela che navigano soltanto a vela, di notte e durante la rotta. Questo capoverso prevede essenzialmente una nuova formulazione dei termini e dell'elenco delle diverse varianti di fanali, senza modifiche sostanziali.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 27 Battelli con precedenza (finora «battelli in servizio regolare»)

Il termine finora impiegato di «battello in servizio regolare» viene ora sostituito da «battello con precedenza» (cfr. a questo proposito anche le spiegazioni dell'articolo 2 lettera a numero 22 e dell'articolo 14a).

Art. 40 cpv. 1 Segnali d'avviso di tempesta *(concerne soltanto il testo francese)*

Nel capoverso 1 il termine «gros vent» viene sostituito con quello di «fort vent». Questa sostituzione, che non comporta modifiche di tipo materiale, ha come conseguenza anche l'adeguamento della figura H.1 dell'allegato 4.

Art. 40c cpv. 7 Esecuzione dell'analisi dell'alito *(concerne soltanto il testo tedesco)*

Il capoverso 7 subisce modifiche di ordine redazionale.

Art. 42a, 48, 52, 56, 66, 67 Modifiche relative al concetto di «battelli con precedenza»

In questi articoli il termine «battello in servizio regolare» è sostituito con il termine «battello con precedenza».

Degna di nota, in particolare, è la modifica dell'articolo 42a. Finora in quest'articolo veniva descritta la cosiddetta «rotta» dei battelli delle imprese pubbliche di navigazione e si stabiliva che tali imbarcazioni devono seguire una rotta dalla quale non possono discostarsi senza motivo.

In passato, il termine «rotta» è stato spesso causa di fraintendimenti o false interpretazioni. Per ovvie ragioni, non è possibile segnalare fisicamente le rotte sull'acqua. Le rotte potrebbero al massimo venire segnalate su una carta nautica. In Svizzera non esistono carte nautiche ufficiali per cui una tale segnalazione, qualora effettuata, avrebbe effetto giuridico vincolante. Anche controllare che un battello si attenga effettivamente alla rotta segnalata su tali carte risulterebbe difficile a livello pratico. Inoltre, la competenza di tali disposizioni spetterebbe ai Cantoni, in qualità di proprietari delle superfici d'acqua, i quali però non hanno intrapreso passi in tal senso. Pertanto, il concetto di «rotta» viene ora abrogato. Nell'articolo 42a viene tuttavia mantenuto l'obbligo di tenere libera la via navigabile in caso di avvicinamento di battelli con precedenza (finora in questo articolo «battelli di linea»), poiché tale obbligo continua a essere giustificato a livello sostanziale.

Art. 44 Natanti tenuti ad allontanarsi da altri battelli



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Nel capoverso 1 il termine «battello in servizio regolare» è sostituito con il termine «battello con precedenza» (cfr. a questo proposito anche le spiegazioni dell'articolo 2 lettera a numero 22). La sostituzione di tale termine permette inoltre di correggere un errore occorso nella revisione dell'ONI del 15 febbraio 2014: il termine «battelli per passeggeri» di cui alla lettera b viene nuovamente eliminato. Nella precedente revisione si era voluto accordare ai battelli per passeggeri una priorità maggiore rispetto agli altri tipi di natanti. Poiché però all'epoca il termine di «battelli per passeggeri» era stato inserito soltanto nella lettera b dell'articolo 44 - e non anche nelle lettere c, d ed e -, tali lettere presentavano una lacuna in merito alla precedenza di tali battelli. Grazie alle nuove disposizioni in materia di precedenza e all'impiego del termine «battello con precedenza» nelle lettere da a ad e, tale imprecisione viene eliminata.

Art. 53 cpv. 2 lett. a Navigazione in prossimità delle rive

Finora i battelli a propulsione elettrica potevano circolare senza limitazioni nella zona rivierasca interna. Questa prescrizione era stata introdotta in un periodo in cui la potenza dei motori elettrici era ancora molto limitata. Oggigiorno, invece, sono sempre più numerosi i motori elettrici con una potenza pari a parecchi chilowatt; pertanto si ritiene che tali imbarcazioni non possano circolare nella zona rivierasca interna senza alcun tipo di limitazioni. Sebbene le emissioni acustiche di questi motori siano effettivamente inferiori rispetto a quelle dei motori a combustione, la propulsione elettrica non ha tuttavia alcun influsso sul moto ondoso prodotto. Per questo motivo viene introdotto un limite di potenza del motore di 2 kW. Per i natanti dotati di motori elettrici con una potenza superiore a 2 kW varranno in futuro le stesse norme in vigore per tutti gli altri natanti a motore. Sono fatte salve le eccezioni elencate nel capoverso 2.

Art. 54 cpv. 1 Pratica dello sci nautico o impiego di altre attrezzature similari *(concerne soltanto il testo francese)*

In questo capoverso viene corretta una discrepanza tra il testo tedesco e quello francese. La versione francese del testo viene adeguata a quella tedesca.

Art. 55a cpv. 2 Navigazione in caso di scarsa visibilità

Per quanto concerne l'attrezzatura richiesta per i natanti che escono in caso di scarsa visibilità adeguando la velocità alle condizioni di visibilità esistenti, la precedente formulazione del capoverso non consentiva di comprendere chiaramente se gli strumenti di navigazione elencati (bussola, apparecchio Satnav o apparecchio radar) debbano essere presenti a bordo contemporaneamente o se ne basti almeno uno. La nuova formulazione chiarisce che è sufficiente disporre di uno solo degli apparecchi elencati.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 55b Navigazione a mezzo radar di battelli in servizio regolare

Nell'ambito di una verifica sull'opportunità di dotare di apparecchi radar i battelli in servizio regolare di piccole dimensioni, è emerso che in molti casi ciò non ha senso o comporta interventi rilevanti dal punto di vista tecnico. Questo tipo di imbarcazioni presenta spesso notevoli problemi di spazio che ostacolano l'installazione sul natante di un'antenna radar e/o di uno schermo radar nella timoneria. Inoltre, alcune imbarcazioni navigano su fiumi attraversati da ponti bassi; in questi casi è praticamente impossibile installare in modo opportuno un'antenna radar in grado di trasferire all'apposito schermo indicazioni utilizzabili. Per questo motivo, per i battelli in servizio regolare di piccole dimensioni (lunghezza sul piano di galleggiamento inferiore o pari a 20 m), viene abrogato l'obbligo di installare un apparecchio radar.

Art. 57 cpv. 2 Impiego di apparecchi radar

Nel presente capoverso si precisa che il conduttore o il radarista di un natante devono essere titolari di un brevetto radar o di un'autorizzazione per la navigazione a mezzo radar solo se il natante in questione sta navigando a mezzo radar (cfr. art. 2 lett. d n. 3).

Art. 82 cpv. 2 lett. a Condizioni generali

In questa sede vengono precisati i requisiti concernenti la capacità visiva dei conduttori. D'ora in poi saranno applicate le stesse disposizioni in vigore nel traffico stradale per i conducenti di veicoli del gruppo 3 (motoveicoli, automobili; v. ordinanza sull'ammissione alla circolazione; RS 741.51). Per la capacità uditiva, invece, non si fa alcun riferimento esplicito alle prescrizioni sulla circolazione stradale. Resta pertanto invariata la disposizione previgente, secondo la quale i conduttori devono disporre di un udito sufficiente a percepire i segnali acustici prescritti.

Art. 84 cpv. 3 Rilascio

In questo capoverso vengono riformulate le disposizioni concernenti la segnalazione di un trasferimento di domicilio. I titolari di una licenza di condurre cantonale comunicano il trasferimento di domicilio al Cantone che ha rilasciato la licenza. D'ora in poi il trasferimento di domicilio potrà essere comunicato anche al Cantone in cui si trova il nuovo domicilio.

Per i titolari di una licenza di condurre federale non vi saranno cambiamenti: anche in futuro il trasferimento di domicilio dovrà essere segnalato all'Ufficio federale dei trasporti.

Art. 86 cpv. 2 Generalità

L'articolo ha subito esclusivamente modifiche redazionali. Non vi sono modifiche di ordine materiale.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 87 cpv. 2 Esame teorico per l'ottenimento della licenza di condurre

Finora, se entro 18 mesi dal superamento dell'esame teorico per conduttori di natanti, il candidato non aveva sostenuto anche l'esame pratico, l'esame teorico doveva essere ripetuto. A determinate condizioni, questo termine poteva essere prorogato di altri sei mesi. Nella nuova versione dell'ordinanza, il periodo compreso tra il superamento dell'esame teorico e lo svolgimento dell'esame pratico viene esteso a 24 mesi. Per contro, non sarà più possibile prolungare tale periodo di altri 6 mesi. In questo modo si intendono ridurre gli oneri amministrativi dei servizi della navigazione. Complessivamente, il periodo di tempo che può intercorrere tra i due esami resta di fatto invariato.

Art. 88 cpv. 1 e 3 Esame pratico per l'ottenimento della licenza di condurre

La modifica del capoverso 1 concerne soltanto il testo italiano, che viene rielaborato dal punto di vista redazionale.

Finora, in base al capoverso 3, l'esame pratico per condurre natanti a vela poteva essere sostenuto soltanto se il vento raggiungeva almeno la forza 2 sulla scala di Beaufort. In base alle esperienze raccolte da vari servizi cantonali della navigazione, negli ultimi anni questo limite è diventato superfluo, a seguito del miglioramento dell'equipaggiamento tecnico dei natanti a vela. Pertanto, su richiesta dei Cantoni, tale limite viene eliminato dall'ONI.

Art. 91 cpv. 5 (nuovo) Riconoscimento dei documenti

Ai sensi dell'articolo 18 capoverso 1 LNI, le licenze di navigazione sono valide per tutta la Svizzera. Questa disposizione vale pertanto anche per le patenti del Reno rilasciate in Svizzera in base al regolamento del 2 giugno 2010 concernente il personale di navigazione sul Reno² L'ente competente per il rilascio di queste patenti in Svizzera sono i Porti renani svizzeri di Basilea. Nell'articolo 6.04 del succitato regolamento si distingue tra quattro categorie di patenti:

- a. grande patente;
- b. piccola patente;
- c. patente sportiva;
- d. patente dell'Amministrazione.

Finora l'ONI non prevedeva alcuna disposizione che definisse il campo di applicazione delle patenti del Reno in Svizzera. Con l'introduzione del capoverso 5 si stabilisce che questo tipo di patenti,

² Disponibile in tedesco e in francese sul sito Internet dell'Ufficio federale dei trasporti alla pagina: www.bav.admin.ch > Temi > Navigazione > Accordi internazionali



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

nell'ambito della loro validità territoriale sul Reno, sono riconosciute in Svizzera come licenze di condurre della categoria A e/o C. Valgono pertanto le seguenti equivalenze:

Le patenti a-d dell'elenco di cui sopra sono riconosciute come licenze della categoria A; la grande patente di cui alla lettera a è riconosciuta anche come licenza della categoria C.

Art. 91b Riconoscimento di altri brevetti radar

Il presente articolo si concentra sul riconoscimento di brevetti radar esteri. Tuttavia, ci si è resi conto che in Svizzera anche l'esercito e i Porti renani svizzeri rilasciano brevetti radar ufficiali. Questi brevetti non si basano però sulle disposizioni dell'ONI. In futuro, questi brevetti radar nazionali saranno equiparati ai brevetti radar ufficiali rilasciati ai sensi dell'ONI. A questo scopo, viene modificato il titolo del presente articolo e introdotto un capoverso 2. Inoltre, nel capoverso 1 viene aggiunta una precisazione.

In virtù di questa norma, un brevetto radar ufficiale rilasciato dall'esercito o dai Porti renani svizzeri acquista immediata validità nelle acque svizzere, comprese quelle di confine. Tale brevetto non va riportato nella licenza di condurre svizzera, ma deve essere presente a bordo del natante insieme alla licenza, comunque necessaria.

Art. 96 cpv. 1 lett. b e cpv. 1^{bis} Condizioni per il rilascio (della licenza di navigazione)

La disposizione alla lettera b viene precisata con un rimando agli articoli 153 e 155 ONI concernenti l'attestato comprovante la stipula dell'assicurazione obbligatoria sulla responsabilità civile. Non vi sono modifiche di ordine materiale.

Nel capoverso 1^{bis} viene eliminato il precedente rinvio alla dichiarazione di conformità in base all'articolo 148k, poiché l'aspetto della valutazione di conformità nell'ambito del «Post Construction Assessment (PCA)» viene ora inserito nell'articolo 148h.

Art. 100 cpv. 2 Ispezione di collaudo ufficiale (per le imbarcazioni sportive)

In futuro, per le imbarcazioni sportive potrà essere ridotta l'ampiezza dell'ispezione di collaudo ufficiale. Innanzitutto, non sarà più necessario controllare i fanali di bordo, poiché d'ora in avanti sarà la dichiarazione di conformità del fabbricante ad attestare il rispetto dei relativi requisiti della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Analogamente, diventa superflua anche la verifica dell'osservanza delle prescrizioni della circolazione (art. 107 cpv. 1 lett. a). Infine, determinate tipologie di imbarcazioni sportive possono essere dispensate dalla misurazione delle emissioni acustiche di cui all'articolo 109 (cfr. a questo proposito le spiegazioni degli articoli 109 e dell'allegato 32).



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 101 cpv. 1 lett. c e cpv. 1^{bis} Ispezione periodica

La nuova formulazione di questa disposizione permette di chiarire che la frequenza delle ispezioni periodiche dei battelli per passeggeri è conforme alle disposizioni dell'ordinanza sulla costruzione dei battelli (OCB) e alle relative disposizioni esecutive del DATEC (DE-OCB). In particolare, nelle disposizioni esecutive concernenti l'articolo 50 OCB, la frequenza delle ispezioni dipende dal materiale di costruzione e dall'età del battello.

Art. 107a cpv. 1 Disposizioni non applicabili (alle imbarcazioni sportive)

Poiché i requisiti tecnici delle imbarcazioni sportive sono stabiliti prevalentemente nella relativa direttiva UE, diversi articoli dell'ONI non concernono questo tipo di natanti. Nel capoverso 1 sono elencate le disposizioni non applicabili alle imbarcazioni sportive. Tra queste rientrano ora anche le disposizioni dell'articolo 121 capoverso 3 (rapporto di miscela per motori ad accensione comandata a due tempi), dell'articolo 121 cpv. 4 (disposizioni relative agli impianti di scappamento) e la norma in base alla quale i fanali di navigazione devono essere allacciati a un circuito elettrico indipendente e poter essere comandati dal posto del timoniere (art. 126 cpv. 4).

Art. 109 Rumore in esercizio

Come menzionato nel punto 1 del presente rapporto esplicativo, nell'ambito della modifica dell'ONI del 2007 i valori limite delle emissioni acustiche previsti dalla direttiva 2003/44/CE sulle imbarcazioni da diporto non erano stati ripresi dal diritto svizzero. Da un lato, all'epoca non si conoscevano gli effetti dei nuovi valori limite fissati dall'UE, dall'altro si ritenne insufficiente una procedura di valutazione delle emissioni basata su una cosiddetta «imbarcazione di riferimento». Nella nuova direttiva 2013/53/UE, tale procedura non è più ammessa.

Attualmente, in Svizzera, per il rumore in esercizio di un natante si applica un unico valore limite, pari a 72 dB(A). Nella direttiva europea sulle imbarcazioni da diporto, invece, il valore limite è stabilito in base alla potenza dell'imbarcazione. Per le imbarcazioni sportive con una potenza propulsiva del singolo motore pari o inferiore a 10 kW si applica un valore limite di 67 dB. Per potenze del singolo motore tra i 10 e i 40 kW (compresi), il valore limite è pari a 72 dB, mentre per potenze di propulsione pari o superiori a 40 kW il valore limite sale a 75 dB. La direttiva UE prevede inoltre che, per le imbarcazioni sportive con due o più motori a propulsione, queste soglie possono essere innalzate di altri 3 dB. Pertanto, in caso di imbarcazioni sportive plurimotore, con una potenza propulsiva del singolo motore pari o superiore a 40 kW, è consentito un livello massimo di pressione acustica di 78 dB (= 75 dB + 3 dB). Poiché la scala di valutazione in decibel è di tipo logaritmico, un aumento del valore limite da 72 a 78 dB potrebbe causare un notevole peggioramento dell'attuale livello di protezione dal rumore.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Oltre ai valori limite, nella valutazione delle emissioni acustiche si deve tenere conto anche delle diverse procedure di misurazione previste dall'ONI (all. 10) e dalla direttiva UE. In particolare, sono di fondamentale importanza le tre seguenti differenze:

- nella direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto e nella relativa norma UNI EN ISO 14509, le diverse condizioni quadro per le misurazioni sono descritte in modo più preciso che nell'ONI. Ciò consente una migliore riproducibilità delle misurazioni stesse;
- l'attuale versione dell'allegato 10 dell'ONI consente vari arrotondamenti e deduzioni del valore di emissioni misurato. Di conseguenza, un natante che in base alla misurazione secondo l'allegato 10 dell'ONI presenta un valore di 73,4 dB(A), di fatto rispetta il valore limite di 72 dB(A) previsto dall'articolo 109 capoverso 1. Per contro, la norma ISO non consente alcun arrotondamento, ammesso che, durante la misurazione, siano state rispettate determinate condizioni standard.
- In base all'allegato 10 dell'ONI, durante la misurazione del rumore d'esercizio i motori devono essere portati almeno al 95 per cento del regime nominale. La norma ISO, invece, prevede che le misurazioni siano effettuate con motore a regime nominale ($\pm 4\%$). Anche per quanto concerne il regime nominale l'ONI consente, in singoli casi, delle riduzioni. In questo caso le misurazioni saranno basate su un numero di giri inferiore.

Nonostante queste differenze abbiano un influsso sulla misurazione delle emissioni acustiche, si può supporre che, di regola, il divario tra i risultati effettivi delle due procedure di misurazione non sia significativo.

Un'altra differenza tra le due procedure di misurazione consiste nel fatto che, in base alla norma ISO, il rumore in esercizio dei natanti con velocità massima superiore a 70 km/h è misurato a una velocità di 70 km/h, mentre l'allegato 10 dell'ONI non prevede tale limite per le misurazioni.

Dato che, nell'ONI, si intendono adottare i valori limite per le emissioni acustiche e le procedure di misurazione della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto, senza però che l'attuale livello di protezione acustica si riduca in maniera indesiderata, occorre tenere conto delle suddette differenze tra le disposizioni dei due atti normativi. Questo aspetto è disciplinato nell'articolo 109, secondo le modalità elencate di seguito.

- Per i natanti, l'attuale valore limite di 72 dB(A) resta invariato, in base alla procedura di misurazione dell'allegato 10 dell'ONI.
- Per le imbarcazioni sportive con una potenza propulsiva del singolo motore inferiore o pari a 40 kW, vengono ripresi i valori limite di 67 e 72 dB della direttiva UE, compreso l'aumento di 3 dB per le imbarcazioni plurimotore.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

- L'osservanza dei valori limite menzionati al punto precedente sarà attestata da una dichiarazione di conformità (cfr. art. 96 cpv. 1^{bis}).
- Per le imbarcazioni sportive con potenza propulsiva del singolo motore superiore a 40 kW, viene mantenuto il valore limite di 72 dB(A), in base alla procedura di misurazione dell'allegato 10 dell'ONI (a prescindere dal numero dei motori di propulsione).

Inoltre, per le imbarcazioni sportive con un solo motore, le cui dimensioni e costruzione fanno presupporre emissioni acustiche inferiori a 72 dB(A), si introduce la possibilità di far riconoscere le dichiarazioni di conformità ai sensi dell'articolo 148j. Questo vale per motori con potenza nominale superiore a 40 kW. Questa disposizione è stata pensata per esempio per i grandi battelli a dislocamento che, in proporzione, presentano un motore di potenza ridotta. Essa non si applica invece espressamente alle imbarcazioni con più motori, poiché in questo caso le relative emissioni acustiche, ai sensi della direttiva UE, potrebbero raggiungere i 78 dB.

Per gli utenti e i fabbricanti/importatori deriva il seguente vantaggio: le imbarcazioni sportive che rispettano i criteri summenzionati, il cui rispetto può essere attestato mediante una dichiarazione di conformità, non devono essere sottoposte in Svizzera a una nuova misurazione delle emissioni acustiche. In futuro, anche per i servizi d'esecuzione e d'omologazione dei Cantoni dovrebbe diminuire l'entità dei controlli. Secondo un sondaggio condotto presso diversi servizi cantonali della navigazione, il 40-50 per cento circa di tutte le nuove immatricolazioni rientreranno in questa casistica.

Art. 121 cpv. 3, 4 e 5

I motori ad accensione comandata a due tempi, che già oggi rispettano i valori limite per i gas di scarico prescritti dalla nuova direttiva EU sulle imbarcazioni da diporto, dispongono di una miscelazione separata nel carter. Oggigiorno non si impiegano più miscele olio-carburante già pronte. Pertanto, in futuro, potrà decadere la disposizione di cui al capoverso 3 concernente la percentuale massima di olio presente nel carburante.

Nelle disposizioni transitorie relative alle nuove prescrizioni sui gas di scarico viene inserita una disposizione secondo la quale, in futuro, non potranno più essere omologati i motori ad accensione comandata a due tempi presenti in Svizzera da prima del 31 dicembre 1994, ma ad oggi non ancora entrati in servizio. Nella pratica, il numero di questi motori, ammesso che ve ne siano ancora, dovrebbe essere molto piccolo.

Nel capoverso 4 si fa riferimento alla nuova «Ordinanza sui requisiti per i motori di battelli nelle acque svizzere (OMBat)», che sostituisce l'OGMot.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Nel capoverso 5, gli scooter da immersione vengono esonerati dalla prescrizione che vieta di dotare di motore i natanti di lunghezza inferiore a 2,50 m. In questo modo si è tenuto conto delle richieste provenienti da diversi utenti di tali imbarcazioni. Sono interessati da questa disposizione, ad esempio, i servizi di polizia e di salvataggio, l'esercito, i ricercatori o i subacquei sportivi.

Art. 128 cpv. 2 Posti di timoneria

L'attuale valore limite di 70 dB(A) per il livello d'intensità sonora prodotto dal natante stesso all'altezza della testa del timoniere verrà innalzato a 72 dB(A). Negli scorsi anni la pratica ha dimostrato che, soprattutto nei natanti di piccole dimensioni, il valore limite attualmente in vigore poteva essere rispettato soltanto adottando importanti misure di isolamento acustico. Accertamenti condotti dall'INSAI su casi concreti in cui il valore limite non era stato rispettato, hanno mostrato che un aumento del valore limite a 72 dB(A) non avrà effetti negativi sulla salute del conduttore del battello e/o del timoniere. Poiché anche il limite per le emissioni acustiche dei natanti è pari a 72 dB(A), è accettabile che anche quello prescritto per le emissioni acustiche in timoneria venga innalzato di conseguenza.

Art. 133 cpv. 4 Requisiti per indicatori di velocità di virata, apparecchi radar e apparecchi Satnav

In questo articolo si specifica che i requisiti concernenti gli apparecchi Satnav e la loro presenza a bordo si applicano solo se i natanti effettuano una navigazione a mezzo radar (cfr. art. 2 lett. d n. 3).

Art. 134a cpv. 1 Mezzi di salvataggio per attrezzature nautiche idonee alla competizione

D'ora in avanti rientreranno nella categoria delle attrezzature nautiche idonee alla competizione anche le tavole per il stand-up-paddling (SUP). Pertanto, in futuro, anche per questo genere di attrezzature sarà ammesso, al posto di un giubbotto di salvataggio, un equipaggiamento individuale di aiuto al galleggiamento.

Art. 141 (nuovo) Agenti estinguenti per la lotta contro gli incendi

In futuro, determinate imbarcazioni da diporto soggette all'obbligo di contrassegno dovranno essere attrezzate con agenti estinguenti. Queste prescrizioni, in parte, figurano già nelle attuali disposizioni dell'allegato 15 concernente l'attrezzatura minima dei natanti soggetti a contrassegni. In questo allegato, tuttavia, tali prescrizioni erano formulate in maniera generale. Grazie a una tabella contenuta nel nuovo articolo 141, l'attrezzatura richiesta per le imbarcazioni da diporto con obbligo di contrassegno viene definita in base alla situazione specifica:

- i natanti con motore entro bordo devono essere provvisti di un (1) estintore con un contenuto di 2 kg;



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

- se il natante è dotato inoltre di un impianto a gas oppure di dispositivi per la cucina o il riscaldamento, deve essere provvisto di un secondo estintore (2 kg di contenuto) o di una coperta antincendio;
- per i natanti senza motore entrobordo, dotati di un impianto a gas oppure di dispositivi per la cucina o il riscaldamento, è sufficiente che siano presenti a bordo un estintore (2 kg di contenuto) o una coperta antincendio.

Per le categorie di natanti interessate da questa disposizione, nel nuovo allegato 15 figurerà un rinvio al presente articolo.

Art. 144 cpv. 2 lett. b Bordo libero (concerne soltanto il testo tedesco)

In questa sede viene corretto un errore concernente il valore del bordo libero dei battelli per il trasporto di merci, che non dispongono di un ponte coperto e che navigano su superfici d'acqua appartenenti alla zona 3. Il corretto valore del bordo libero richiesto è di 50 cm (e non 150 cm).

Art. 148 cpv. 5 Piano di emergenza

In questo capoverso si stabilisce che le imprese che gestiscono battelli per il trasporto di merci utilizzati principalmente per il trasporto a titolo professionale di oltre 12 persone devono disporre di un piano d'emergenza. Quest'ultimo deve garantire che, in caso di incidente, le persone a bordo possano essere portate tempestivamente in salvo. Prescrizioni dello stesso tenore sono previste anche nell'ordinanza sulla costruzione dei battelli.

In linea di principio, i gestori di questo genere di battelli per il trasporto merci sono liberi di decidere come allestire il piano di emergenza. Se è necessario un supporto esterno per la gestione degli incidenti (ad es. polizia, pompieri, servizi di salvataggio ecc.), deve essere tuttavia garantito il coinvolgimento di queste organizzazioni nell'elaborazione del piano di emergenza. A questo proposito, nel 2015 l'Ufficio federale dei trasporti pubblicherà una guida, che potrà essere impiegata quale ausilio al piano di emergenza.

Art. 148g Immissione in commercio di imbarcazioni sportive, di imbarcazioni sportive parzialmente completate o trasformate e di componenti

Questo articolo contiene le nuove disposizioni della direttiva europea del 2013 sulle imbarcazioni da diporto in materia di immissione in commercio di imbarcazioni sportive e dei relativi componenti. Sostanzialmente, si prescrive che gli operatori economici coinvolti nell'immissione in commercio e nella messa a disposizione sul mercato di un prodotto devono eseguire, o far eseguire, una procedura di valutazione della conformità e, successivamente, rilasciare la relativa dichiarazione di conformità. Inol-



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

tre, gli stessi operatori economici sono tenuti a mettere a disposizione la documentazione tecnica relativa al prodotto in questione. Questo concerne innanzitutto i fabbricanti di imbarcazioni da diporto o dei relativi componenti, ma anche gli importatori privati di tali prodotti. I dettagli a questo proposito sono contenuti negli articoli 7-10, 12 e 19 della direttiva UE summenzionata. Di conseguenza, il capoverso 5 del presente articolo risulta obsoleto, poiché la corrispondente disposizione è contenuta nella direttiva europea.

Articolo 148h Valutazione della conformità

Il precedente titolo di questo articolo «Procedure di valutazione della conformità» viene sostituito dal titolo «Valutazione della conformità». Per lo svolgimento della valutazione della conformità e delle relative procedure viene inserito un rinvio diretto agli articoli da 19 a 24 della nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. In questi articoli si stabilisce quali procedure sono tenuti ad applicare rispettivamente il fabbricante e l'importatore privato, e quale procedura si debba seguire nel caso di trasformazioni rilevanti e di natanti costruiti per uso personale. Questi articoli contengono inoltre le procedure da applicare per quanto concerne la progettazione e la costruzione di imbarcazioni da diporto, le emissioni di gas di scarico, le emissioni acustiche, la valutazione post-costruzione e i requisiti supplementari.

Finora le procedure per lo svolgimento della valutazione della conformità erano elencate nell'allegato 20 dell'ONI. Con il riferimento diretto alla direttiva UE tale allegato può essere eliminato.

Il presente articolo non subisce modifiche di ordine materiale. In particolare, restano invariati i moduli per le prove relative alle singole categorie di natanti. Soltanto nel caso dei componenti è stata aggiunta un'ulteriore variante: d'ora in avanti i componenti potranno essere valutati anche mediante il modulo B (esame UE per tipo), in combinazione con il modulo E (conformità al tipo).

Art. 148i Laboratori di prova e organismi di valutazione della conformità

Anche in questo articolo può essere eliminato il rinvio agli allegati dell'ONI. Per quanto concerne le procedure di valutazione della conformità, il nuovo articolo conterrà infatti un rinvio diretto alla direttiva UE.

L'attuale contenuto del capoverso 2 può essere abrogato, poiché in futuro le valutazioni della conformità di imbarcazioni sportive, motori o componenti potranno essere svolte soltanto da organismi appositamente autorizzati, in base alle prescrizioni della nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Il nuovo capoverso 2 stabilisce invece che le valutazioni di conformità rilasciate dagli organismi notificati a norma dell'articolo 26 della suddetta direttiva sono riconosciute in Svizzera.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 148j Dichiarazione di conformità

Anche per quanto concerne la dichiarazione di conformità si rinvia ora direttamente alla nuova direttiva UE (art. 15), anziché agli allegati dell'ONI. Il periodo di tempo durante il quale conservare la dichiarazione di conformità è disciplinato nella direttiva UE. Può pertanto essere abrogata la disposizione del capoverso 3.

Art. 148k Documentazione tecnica (prima: Valutazione della conformità successiva alla costruzione)

Poiché il nuovo articolo 148h contiene un rimando diretto alla direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto per quanto concerne la valutazione post-costruzione (art. 23), il precedente contenuto dell'articolo stesso può essere abrogato.

Nel nuovo articolo sono definiti i requisiti relativi alla documentazione tecnica, in particolare la lingua nella quale tale documentazione deve essere presentata all'autorità competente. L'articolo in questione, inoltre, cambia il titolo in «Documentazione tecnica».

Art. 148l Vigilanza del mercato

Questo aspetto viene disciplinato in maniera sostanzialmente più precisa dalla nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Di conseguenza, anche la procedura descritta all'articolo 148l relativa alla vigilanza del mercato viene adeguata alle nuove disposizioni della direttiva UE. In particolare, si stabilisce che, in futuro, le autorità competenti (di regola i servizi cantonali della navigazione) potranno ordinare lo svolgimento di controlli a spese di chi immette in commercio un'imbarcazione sportiva o un suo componente. Tuttavia, prima di ordinare tali controlli, l'autorità competente deve concedere alla persona interessata la possibilità di prendere posizione a riguardo.

Art. 153 cpv. 2 lett. c Assicurazione obbligatoria

In questo articolo si chiarisce che i battelli a vela con una superficie velica inferiore o pari a 15 m² non sono soggetti all'obbligo di assicurazione. Dalla formulazione precedente non si comprendeva chiaramente che questa eccezione si applica anche in caso di superficie velica pari a 15 m².

Art. 155 cpv. 5 lett. c Assicurazione minima per non concessionari

Analogamente all'articolo 153 cpv. 2 lett. c, anche questo articolo afferma esplicitamente che la disposizione concernente l'assicurazione per i battelli a vela di cui alla lettera c si applica anche per una superficie velica di 15 m².



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Art. 166c Disposizioni transitorie della modifica del TT.MMMM JJJJ

Cpv. 1: analogamente all'ordinanza sulla costruzione dei battelli, anche la modifica dell'ONI prevede un periodo transitorio di 3 anni per l'allestimento del piano di emergenza da parte delle imprese che gestiscono battelli per il trasporto di merci impiegati principalmente per il trasporto a titolo professionale di oltre 12 persone.

Cpv. 2: questo capoverso prescrive che i natanti immatricolati sui quali il posizionamento dei fanali soddisfa il diritto previgente, potranno restare in esercizio anche in futuro. In questi casi non dovranno essere apportate le eventuali modifiche che potrebbero derivare dalle nuove disposizioni degli articoli 18a, 18b, 19, 24 o 25 (principio della garanzia dei diritti acquisiti).

Cpv. 3: in analogia con le disposizioni del capoverso 2, anche in materia di emissioni acustiche viene sancita una garanzia dei diritti acquisiti per i natanti già immatricolati.

Cpv. 4: in questo capoverso si stabilisce che le imbarcazioni sportive immatricolate in base al diritto attualmente in vigore possono restare in esercizio, a patto però che l'imbarcazione non venga sottoposta a trasformazioni che rendano necessario il rilascio di una nuova dichiarazione di conformità. Se un'imbarcazione sportiva subisce effettivamente trasformazioni che richiedono una nuova dichiarazione di conformità, quest'ultima dovrà essere allestita in base alle disposizioni della nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto.

Cpv. 5: il presente capoverso stabilisce che le imbarcazioni sportive che dispongono di una dichiarazione di conformità rilasciata in base alla precedente direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto (94/25/CE, in collegamento con 2003/44/CE) possono continuare a essere immatricolate. Tuttavia, l'immissione in commercio di tali imbarcazioni a scopo di distribuzione o di uso in Svizzera deve risultare precedente al 18 gennaio 2017.

Cpv. 6: le imbarcazioni da diporto che non sono attrezzate con gli agenti estinguenti per la lotta contro gli incendi prescritti nel nuovo articolo 141, devono dotarsene entro un periodo tre anni.

3. Modifiche degli allegati dell'ONI

Allegato 1 Equivalenze terminologiche tra atti normativi

Questo allegato è nuovo. A questo proposito, si rimanda alle spiegazioni concernenti l'articolo 2 capoverso 2.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Allegato 1a Contrassegni dei battelli

Si tratta del precedente allegato 1, che subisce un cambio di numerazione a causa dell'introduzione del nuovo allegato 1.

Il rinvio agli articoli dell'ONI, indicati tra parentesi all'inizio dell'allegato, è stato reso più preciso. In particolare, per gli articoli 16 e 17 vengono aggiunti rispettivamente il capoverso 1 e 3. Viene invece eliminato il riferimento all'articolo 105.

Allegato 2 Segnali a vista dei natanti

Con la modifica degli articoli 18a, 18b, 19, 24 e 25 si è reso necessario adeguare i testi delle figure 2, 3, 4, 4a, 4b, 4c, 5, 6, 7, 8, 9, 9a per quanto concerne i segnali a vista dei natanti.

Lo stesso accade anche per il testo della figura 12. A seguito della modifica dell'articolo 27, il termine «battelli in servizio regolare» viene sostituito con «battelli con precedenza».

Allegato 3 Segnali acustici dei natanti

Il rinvio agli articoli dell'ONI, indicati tra parentesi all'inizio dell'allegato, è stato reso più preciso. In particolare, viene introdotto il riferimento all'articolo 33.

Anche qui il termine «battelli in servizio regolare» viene modificato in «battelli con precedenza».

Allegato 4 lett. H, figura H.1 Avviso di vento forte (concerne soltanto il testo francese)

Nella versione francese dell'ordinanza il concetto di «gros vent» viene sostituito da «fort vent». Tale modifica non ha conseguenze di ordine materiale.

Allegato 5 Licenze di condurre, Modelli 1 e 2

In entrambi i modelli sono state apportate modifiche di ordine redazionale alla pagina 4, numero 08. Per renderle più visibili, tali modifiche sono state evidenziate in colore.

Inoltre, d'ora in avanti le indicazioni sulla prima pagina della licenza di condurre figureranno anche in lingua romancia. Per motivi di spazio, ciò non è tuttavia possibile per le altre pagine del documento.

Allegato 7 Licenze di navigazione

Il rinvio agli articoli dell'ONI, indicati tra parentesi all'inizio dell'allegato, è stato reso più preciso. In particolare, per l'articolo 106 viene introdotto il riferimento al capoverso 2.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

D'ora in avanti le indicazioni sulla prima pagina della licenza di navigazione figureranno anche in lingua romancia. Per motivi di spazio, ciò non è tuttavia possibile per le altre pagine del documento. Per renderle più visibili nella licenza, tali modifiche sono state evidenziate in colore.

Vengono inoltre adeguate le date delle attuali disposizioni transitorie concernenti le modifiche apportate ai modelli di licenza.

Allegato 9 Documenti d'assicurazione

Il rinvio all'articolo dell'ONI, indicato tra parentesi all'inizio dell'allegato, è stato reso più preciso. In particolare, per l'articolo 156 viene introdotto il riferimento al capoverso 1.

Nel presente allegato l'attuale abbreviazione «HIN» (Hull Identification Number) viene affiancata dall'abbreviazione «CIN» (Craft Identification Number). Questo adeguamento si rende necessario a seguito della corrispondente modifica nella nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto.

Allegato 10 Misurazione del rumore in esercizio causato dai battelli a motore

Il rinvio agli articoli dell'ONI, indicati tra parentesi all'inizio dell'allegato, è stato reso più preciso. In particolare, viene introdotto il riferimento all'articolo 100 capoverso 5 e, per l'articolo 109, vengono aggiunti i capoversi 2 e 5.

Le modifiche apportate a questo allegato sono collegate a quelle dell'articolo 109 ONI (Rumore in esercizio). Inoltre, quale base per stabilire il regime nominale di un motore, viene introdotto un nuovo documento di riferimento (manuale del proprietario). Infatti, per i motori omologati a norma della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto, è stato abolito il certificato d'omologazione relativo ai gas di scarico. Il numero di giri del motore dovrà tuttavia essere indicato nel manuale del proprietario dell'imbarcazione sportiva in questione; in futuro tale valore potrà essere ricavato proprio da tale manuale, nel caso in cui si rendesse necessaria un'ulteriore misurazione del rumore in esercizio.

Infine, al numero 2 del presente allegato i requisiti per gli apparecchi di misurazione e le unità di misura vengono adeguati mediante un rinvio all'ordinanza sugli strumenti di misurazione e alle relative disposizioni esecutive del Dipartimento federale di giustizia e polizia.

Allegato 15 Attrezzatura minima

Il rinvio agli articoli dell'ONI, indicati tra parentesi all'inizio dell'allegato, è stato reso più preciso. In particolare, per l'articolo 132, viene introdotto il riferimento al capoverso 1. Inoltre, viene aggiunto il rinvio all'articolo 163 capoverso 1 lettera m.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Questo allegato prescrive che, in futuro, tra l'attrezzatura minima per tutti i tipi di natanti, esclusi i gommoni, figurino anche il cordame. Inoltre, per i natanti a vela (n. 2 e 3) e i battelli a motore (n. 4 e 5), l'attrezzatura minima relativa agli agenti estinguenti da recare a bordo viene completata con un rinvio alle disposizioni del nuovo articolo 141.

Secondo le nuove disposizioni, sui natanti a vela con superficie velica fino a 15 m² potrà essere presente anche un attingitoio per l'acqua anziché un secchio.

Non subiscono modifiche le disposizioni concernenti i gommoni (n. 7) e i battelli per il trasporto a titolo professionale di dodici passeggeri al massimo (n. 8).

Allegato 19 Programmi d'esame

Il rinvio all'articolo dell'ONI, indicato tra parentesi all'inizio dell'allegato, è stato reso più preciso. In particolare, per l'articolo 86 viene aggiunto il riferimento al capoverso 1.

Le altre modifiche di questo allegato concernono solo la versione italiana dell'ordinanza.

Allegato 32 Programma d'esame per le imbarcazioni sportive

Il rinvio all'articolo dell'ONI, indicato tra parentesi all'inizio dell'allegato, è stato reso più preciso. In particolare, per l'articolo 100, vengono aggiunti i riferimenti ai capoversi 2 e 4.

Con l'adeguamento delle disposizioni relative ai fanali delle imbarcazioni sportive alla norma UNI EN ISO 16180 e con il riconoscimento delle relative dichiarazioni di conformità in questo ambito, d'ora in avanti non sarà più necessario verificare l'idoneità dei fanali nell'ambito del programma d'esame per le imbarcazioni sportive. Pertanto, questa parte sarà eliminata dal programma d'esame (lett. a).

Lo stesso principio vale anche per la misurazione del rumore in esercizio delle imbarcazioni sportive, il cui rispetto dei valori limiti fissati per le emissioni acustiche sarà certificato in futuro mediante una dichiarazione di conformità, sulla base del nuovo articolo 109.

Allegato 33 Verbale di collaudo

Analogamente all'allegato 9 (Documenti d'assicurazione), anche in questo allegato l'abbreviazione «HIN» viene affiancata dall'abbreviazione «CIN».



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

4. Abrogazione degli allegati 20-26, 26a e 27-31 dell'ONI

Questi allegati disciplinavano le procedure di valutazione della conformità oppure contenevano indicazioni concernenti la dichiarazione del fabbricante o del suo rappresentante in Svizzera o, ancora, disposizioni circa il contenuto delle dichiarazioni di conformità. Queste prescrizioni non sono più necessarie, poiché i corrispondenti articoli dell'ONI presentano ora rinvii diretti alle relative disposizioni della nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Pertanto, questi allegati vengono abrogati.

5. Revisione totale dell'ordinanza sulle prescrizioni in materia di gas di scarico dei motori di battelli nelle acque svizzere (OGMot); Commenti alle singole disposizioni della nuova OMBat

Il titolo della nuova ordinanza è il seguente: «*Ordinanza sui requisiti per i motori di battelli nelle acque svizzere (OMBat)*».

Sebbene il progetto di modifica preveda una revisione totale dell'OGMot, numerose disposizioni in essa contenute saranno mantenute nella nuova ordinanza. Si tratta di disposizioni di principio, ovvero imprescindibili anche in futuro.

Nell'ambito della revisione totale dell'OGMot vengono ripresi nel diritto svizzero i nuovi valori limite specifici per i gas di scarico della direttiva europea sulle imbarcazioni da diporto (2013/53/UE).

Oltre a introdurre nuovi valori limite specifici per i gas di scarico, la direttiva 2013/53/UE riunisce in un unico valore limite (HC+NO_x) gli inquinanti prodotti da idrocarburi incombusti (HC) e da ossidi di azoto (NO_x). Finora era stato fissato un valore limite per ciascuna sostanza inquinante. Il limite HC+NO_x dei motori a benzina è stato ridotto di una percentuale compresa tra il 25 e il 75 per cento circa, a seconda del tipo di motore (fuoribordo/entro bordo). Per i motori diesel la riduzione del precedente valore limite arriva fino al 55 per cento. In particolare, l'abbassamento del limite delle emissioni di idrocarburi rappresenta un aspetto importante per la protezione delle acque, poiché queste sostanze inquinanti sono particolarmente dannose per la flora e la fauna. L'inasprimento dei valori limite, comportando la progressiva sostituzione dei vecchi motori, porterà a un graduale miglioramento della situazione attuale.

Per quanto concerne le emissioni di monossido di carbonio (CO) dei motori a benzina, occorre distinguere tra motori fuoribordo ed entro bordo. Per il primo tipo di motori, il limite di emissioni di CO viene innalzato fino al 100 per cento rispetto all'attuale valore limite, mentre viene ridotto fino al 50 per cento per il secondo tipo di motori. Nel complesso, tuttavia, non si prevede un aumento rilevante delle emissioni di CO nelle acque, per i motivi illustrati qui di seguito.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Non esistono dati precisi circa il numero effettivo di motori fuoribordo ed entro bordo in circolazione sulle acque svizzere. Una stima basata sui livelli di potenza comuni per questi motori consente di dedurre che, rispetto al numero totale di tutti i motori in circolazione, la percentuale dei motori fuoribordo sia compresa tra il 50 e il 60 per cento e, di conseguenza, quella dei motori entro bordo ammonti al 40-50 per cento. Complessivamente, i natanti a motore ammessi a circolare nelle acque svizzere sono circa 80 000 (battelli a motore e natanti a vela motorizzati).

Di regola, i motori fuoribordo sono impiegati in maniera meno intensiva rispetto ai motori entro bordo, come tra l'altro si evince dalle prescrizioni della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto in materia di durata del motore.

Sezione 1 Disposizioni generali

Art. 1 Campo d'applicazione

Cpv. 1: i concetti di «motori ad accensione comandata (a benzina) e motori diesel» sono ora sostituiti con termini tecnici più in uso, ovvero «motori ad accensione comandata e ad accensione per compressione». Viene inoltre eliminata la limitazione del campo d'applicazione dell'OGMot ai motori a propulsione. L'OMBat si applicherà d'ora in avanti a tutti i motori a combustione presenti sui battelli. In questo modo si intende estendere il rispetto delle prescrizioni in materia di gas di scarico anche ai motori a propulsione dei generatori, diventati negli ultimi anni sempre più potenti. Sui natanti di recente costruzione vengono infatti installati generatori con motori a propulsione la cui potenza supera di molto i 100 kW. È pertanto giustificata l'introduzione di questa nuova misura, volta a ridurre le emissioni di sostanze inquinanti. In futuro, per tutti i generatori, indipendentemente dalla loro potenza propulsiva, dovrà essere comprovato il rispetto dei relativi valori limite. Tuttavia, all'articolo 9 OMBat, per i generatori diesel viene introdotto un limite di potenza pari a 37 kW. Solo oltre questo limite di potenza sussiste l'obbligo, per questo tipo di generatori, di prevedere un sistema per la riduzione dell'emissione di particolato. In questo modo sono esentati da questa disposizione i generatori di potenza ridotta.

Il capoverso 2 corrisponde alla seconda frase del numero 1 OGMot. Mediante questa disposizione si intende precisare che le prescrizioni possono essere applicate anche se i motori impiegano carburanti diversi da benzina o diesel.

Art. 2 Definizioni

Oltre alle definizioni riprese nell'OMBat senza alcuna modifica sostanziale rispetto all'OGMot, in questo articolo figurano tre nuove definizioni, ovvero:



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

lett. f: dato che i battelli per il trasporto professionale di persone o di merci devono essere dotati di filtri antiparticolato, è opportuno definire nell'OMBat il concetto di «trasporto professionale», in analogia con la definizione contenuta nell'articolo 2 lettera d numero 2 'dell'ordinanza sulla navigazione interna (ONI; RS 747.201.1). Finora questo concetto, con riferimento ai motori dei battelli, era presente soltanto nelle istruzioni del DATEC del 3 giugno 2010 concernenti l'impiego di filtri antiparticolato nei motori ad accensione per compressione di natanti impiegati a titolo professionale³. La definizione di «trasporto professionale» contenuta nell'OMBat corrisponde pertanto, per analogia, a quella contenuta nella legge del 20 marzo 2009⁴ sul trasporto viaggiatori e alle relative prescrizioni esecutive;

lett. k: 'nell'OMBat viene sostanzialmente ripresa la definizione del sistema di diagnosi «On Board Diagnose II» contenuta nell'OGMot. Tuttavia, la nuova definizione tiene conto del fatto che la direttiva n. 70/220/CEE menzionata nella vecchia ordinanza è stata nel frattempo sostituita da altri regolamenti europei. Su questa base, anche il termine «On Board Diagnose II» viene modificato in «sistema diagnostico di bordo (OBD)»;

lett. l: il rinnovo di un motore può avere quale conseguenza una modifica delle emissioni di gas di scarico del motore stesso. In questa lettera viene ripresa, per analogia, la definizione di «trasformazione rilevante» di cui all'articolo 3 numero 7 della nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Una trasformazione di questo tipo può comportare un superamento dei valori di emissione stabiliti dalla direttiva in questione o un aumento superiore al 15 per cento della potenza nominale del motore. In questi casi si rende necessaria una nuova valutazione della conformità (cfr. art. 5 OMBat).

Sezione 2 Immissione in commercio, messa a disposizione sul mercato e messa in servizio

Art. 3 Documenti di prova e approvazioni

Nel capoverso 1 si stabilisce che per l'immissione in commercio, la messa a disposizione sul mercato e la messa in servizio di un motore per natanti occorre presentare un'approvazione del tipo o una dichiarazione di conformità. Le lettere a-d disciplinano quale documento di prova occorre presentare a seconda del tipo di motore e dello scopo cui tale motore è destinato. Vengono riprese qui, per analogia, le disposizioni dei numeri 3.1.1-3.1.4 OGMot con riferimento, tra l'altro, alla nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto.

³ Disponibile in tedesco e in francese sul sito Internet dell'Ufficio federale dei trasporti alla pagina: www.bav.admin.ch > Documentazione > Consultazioni già concluse

⁴ RS 745.1



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Per evitare discussioni in merito alla questione dell'eventuale impiego a titolo professionale di natanti di proprietà dell'esercito, del corpo delle guardie di confine, delle autorità, della polizia o di organizzazioni di salvataggio, nel capoverso 2 si afferma esplicitamente che, per i motori impiegati su questi natanti, è consentito presentare uno dei documenti di prova elencati nel capoverso 1 lettere a-d.

Art. 4 Equivalenza di altri documenti di prova

In questo articolo i certificati di omologazione rilasciati secondo altre procedure vengono equiparati a quelli conformi alle disposizioni dell'articolo 3 capoverso 1.

Nel capoverso 1 lettera a si fa riferimento ai certificati di omologazione conformi alla direttiva 97/68/CE (n. 3.1.5 dell'ex OGMot); nel capoverso 1 lettera b vengono introdotti per la prima volta i certificati di omologazione conformi al regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI). Infine, il capoverso 1 lettera c prevede anche il riconoscimento delle perizie d'omologazione dei gas di scarico conformemente all'allegato C del Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza (n. 6.3.2 dell'ex OGMot).

Attualmente, le prescrizioni in materia di gas di scarico vengono frequentemente modificate. Di regola, tali modifiche prevedono un inasprimento dei valori limite. Al momento, l'Unione europea sta elaborando il nuovo testo della suddetta direttiva 97/68/CE, di cui non è però ancora nota la data di entrata in vigore. Al fine di tenere conto di questi sviluppi a livello europeo, l'articolo 4 capoverso 2 autorizza il DATEC a riconoscere i certificati di omologazione e le dichiarazioni di conformità rilasciate in base ad altre prescrizioni, se queste prevedono valori limite per le emissioni di gas di scarico uguali o inferiori a quelli dell'OMBat. In questo modo si intende garantire l'omologazione di tali motori in Svizzera, senza dover ricorrere a breve a una revisione dell'OMBat.

Art. 5 Modifica di motori con dichiarazione di conformità o certificato di omologazione

I motori che dispongono di una dichiarazione di conformità o di un certificato di omologazione non possono essere modificati indiscriminatamente. L'articolo 5 disciplina nel dettaglio le procedure da seguire in caso di modifiche. Le disposizioni corrispondono, nella sostanza, alle prescrizioni finora vigenti (n. 11 ex OGMot). La terminologia è stata però adeguata a quella contenuta nelle direttive e nei regolamenti europei.

Art. 6 Procedura e prescrizioni di forma

Ai sensi del capoverso 1, le dichiarazioni di conformità e i certificati di omologazione devono essere rilasciati dalle autorità autorizzate a tal fine indicate nelle pertinenti prescrizioni.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Il capoverso 2 stabilisce che, per la valutazione della conformità o l'esecuzione di una perizia d'omologazione, devono essere applicate le procedure descritte nelle pertinenti prescrizioni (n. 3.2 dell'ex OGMot). Inoltre, le dichiarazioni di conformità e i certificati di omologazione devono soddisfare i requisiti richiesti (n. 3.3 dell'ex OGMot).

Sezione 3 Prescrizioni sulla fabbricazione e il controllo della produzione

Art. 7 Prescrizione generale di fabbricazione

I capoversi 1 e 2 sono stati ripresi senza modifiche dai numeri 3.4.1 e 3.4.2 OGMot. Essi costituiscono la base per l'applicazione delle disposizioni penali (cfr. art. 17), nel caso in cui siano effettuate modifiche non autorizzate su motori omologati.

Art. 8 Prescrizioni per l'installazione del motore

Questa disposizione è stata ripresa senza modifiche sostanziali dal numero 8.1 OGMot.

Art. 9 Limitazione dell'emissione di polveri sottili

Secondo il capoverso 1, l'emissione di particolato dei motori ad accensione per compressione su battenti impiegati a scopo professionale deve essere limitata (per analogia con il n. 3.4.3 ex OGMot). Questa disposizione si applica a potenze pari o superiori a 37 kW. Sono dunque esentati dall'obbligo di ridurre le emissioni di particolato i motori di piccole dimensioni che, sui natanti, azionano gruppi ausiliari (ad es. pompe) e che di conseguenza presentano poche ore di esercizio. In questa sede si approfitta per ricordare che i natanti di proprietà dell'esercito, del corpo delle guardie di confine, delle autorità, della polizia o di organizzazioni di salvataggio non sono considerati natanti impiegati a scopo professionale e, pertanto, non sono soggetti all'obbligo di ridurre le emissioni di particolato.

Nel capoverso 2 viene stabilito il limite di particelle inquinanti che un motore può emettere per ogni kW di potenza e per ciascun'ora di esercizio. Il valore limite di 1×10^{12} particelle per kWh corrisponde al limite massimo che un filtro antiparticolato deve rispettare per ottenere la certificazione VERT (standard per la certificazione dei filtri antiparticolato diesel).

Il capoverso 3 lettera a autorizza, quale mezzo adeguato per limitare l'emissione di particolato, un sistema per il quale è stato dimostrato, secondo il programma dell'UN/ECE sulla misurazione delle particelle (PMP), il rispetto del valore limite di cui al capoverso 2. Grazie a questa disposizione, i produttori di motori potranno intervenire direttamente sui propri motori per ridurre le emissioni di particolato. Resta ancora possibile attrezzare i motori con filtri antiparticolato conformi alle raccomandazioni dell'elenco VERT dell'UFAM (lett. b) o con altri filtri equivalenti (lett. c).



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Il capoverso 4 stabilisce che, in occasione dell'installazione di nuovi motori ad accensione per compressione su natanti già esistenti e utilizzati a scopo professionale, occorre verificare se il nuovo motore supera il valore limite previsto per il numero di particelle di particolato di cui al capoverso 2. Se ciò accade, occorre inoltre verificare se l'installazione di sistemi di filtri antiparticolato sia tecnicamente possibile ed economicamente sostenibile. Anche in questo caso la disposizione si applica a motori con potenza pari o superiore a 37 kW.

Art. 10 Istruzioni per la manutenzione e il funzionamento

Questa disposizione è stata ripresa dal numero 8.2 OGMot.

Art. 11 Controllo della produzione

L'OGMot prevede già lo strumento del controllo della produzione da parte dell'UFT. Questo controllo permette di stabilire se i motori sono conformi ai dati sui quali si basa il rilascio della dichiarazione di conformità o del certificato di omologazione. Rispetto all'OGMot, nel capoverso 1 di questo articolo, oltre al certificato di omologazione, viene ora menzionata esplicitamente anche la dichiarazione di conformità.

Poiché dal 2008 in Svizzera non si effettuano più omologazioni concernenti i gas di scarico né vengono più rilasciati i relativi certificati di omologazione, le disposizioni che disciplinavano nel dettaglio la procedura per il controllo della produzione dei motori sono diventate obsolete. Pertanto, le prescrizioni in tal senso contenute finora nell'OGMot (ad es. scelta dei campioni ecc.) vengono ora abolite (n. 12.3-12.9 OGMot). Al loro posto, nel capoverso 2, si introduce un rinvio alle pertinenti norme delle direttive o dei regolamenti UE.

Il capoverso 3 stabilisce che l'importatore deve mettere a disposizione i motori previsti per il controllo della produzione e la necessaria documentazione. Egli deve inoltre assumersi i costi complessivi fino al termine del suddetto controllo. Questo aspetto era già disciplinato nel numero 12.2 OGMot. Poiché il titolare di una dichiarazione di conformità o di un certificato di omologazione è spesso domiciliato all'estero, spetta all'importatore assumersi tali costi, poiché risulterebbe difficile riscuotere crediti all'estero.

Art. 12 Controllo della produzione non superato

Questa disposizione è stata ripresa, per analogia, dall'OGMot, tenendo conto delle procedure conformi alle direttive e ai regolamenti europei (n. 12.10 OGMot).



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Sezione 4 Controllo periodico dei gas di scarico

Art. 13 In generale

I capoversi 1 e 2 sono stati ripresi dall'OGMot (n. 13.1 e 13.2 OGMot).

Art. 14 Esenzione dal controllo periodico dei gas di scarico

Questa disposizione è stata ripresa dall'OGMot (n. 13.3 OGMot).

Art. 15 Controllo periodico dei sistemi di filtri antiparticolato

Nell'OMBat viene introdotto l'obbligo di sottoporre a controlli periodici i sistemi per la riduzione dell'emissione di particolato. In linea generale si può affermare che queste disposizioni sono conformi alle raccomandazioni dell'UFAM relative alla Direttiva aria cantieri.

Il controllo periodico si avvale di una procedura che prevede la misurazione del numero di particelle contenuto nel tubo di scarico dei motori. Si stabilisce un valore comparativo per il numero di particelle contenute in un centimetro cubo di gas di scarico, il quale non deve essere superato durante la misurazione. Se ciò avviene, si deve dedurre che il motore o il sistema di filtri antiparticolato non funzionano più in modo regolare. In questo caso occorre adottare misure adeguate per la loro riparazione.

Nell'articolo 9 capoverso 2 il valore limite stabilito per il numero di particelle (unità: numero di particelle/ kWh) si differenzia da quello fissato nell'articolo 15 (unità: numero di particelle/ cm³). Mentre il primo valore limite è rilevato mediante un banco di prova per motori, il rispetto del valore comparativo può essere verificato sul natante stesso mediante semplici strumenti di misurazione mobili.

Ai sensi del capoverso 3 di questo articolo, per questi strumenti di misurazione mobili si applicano gli stessi requisiti prescritti dall'ordinanza sugli strumenti di misurazione (RS 941.210) e dalle relative disposizioni esecutive del DFGP.

I termini prescritti per i controlli periodici e per le relative misurazioni del numero di particelle sono fissati dal DATEC all'interno di disposizioni esecutive. Come per i controlli periodici dei gas di scarico dei motori impiegati nell'ambito del trasporto professionale, la misurazione del numero di particelle avrà presumibilmente scadenza annuale. Essa potrà essere effettuata in concomitanza con tali controlli. Nelle disposizioni esecutive sono introdotte anche prescrizioni concernenti la documentazione relativa alle misurazioni effettuate.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Sezione 5 Altre disposizioni

Art. 16 Emolumenti dell'UFT

Questa disposizione concernente gli oneri dell'UFT nell'ambito di un controllo della produzione viene ripresa senza modifiche dal numero 14.2 OGMot.

Art. 17 Disposizioni penali

Queste disposizioni sono riprese dal numero 15 OGMot, con un'aggiunta relativa al nuovo controllo periodico dei sistemi per la riduzione dell'emissione di particolato (cfr. art. 15). Ai sensi dell'OMBA, sono punite le modifiche ai motori avvenute per negligenza. Lo stesso vale anche per il mancato rispetto, intenzionale o dovuto a negligenza, dei termini prescritti per correggere il funzionamento difettoso di un motore, segnalato dal sistema diagnostico di bordo.

Sezione 6 Disposizioni finali

Art. 18 Disposizioni esecutive

I capoversi 1 e 2 sono ripresi senza modifiche sostanziali dal numero 16.1 OGMot; anche in questo caso viene aggiunto però il riferimento al controllo periodico dei sistemi per la riduzione dell'emissione di particolato.

Art. 19 Disposizioni transitorie

L'intenzione che sta alla base di queste disposizioni è la seguente: in linea generale, i motori di battelli immatricolati in Svizzera dovranno poter essere mantenuti in servizio anche in futuro (garanzia dei diritti acquisiti). Accanto a tali disposizioni ne vengono emanate altre in merito all'approccio da adottare in caso di motori importati o fabbricati in Svizzera prima dell'entrata in vigore dell'OGMot, ma che finora non sono ancora entrati in servizio. Infine, vengono riprese anche le disposizioni transitorie di cui all'articolo 55 della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto concernenti la messa a disposizione sul mercato e la messa in servizio di tali motori.

Qui di seguito si commentano le singole disposizioni.

Il capoverso 1 fissa i presupposti concernenti la garanzia dei diritti acquisiti per i vecchi motori. Secondo queste disposizioni i vecchi motori dovranno continuare a rispettare le condizioni che hanno portato al rilascio di un certificato di omologazione o di una dichiarazione di conformità. Inoltre, i previsti controlli periodici dei gas di scarico non dovranno rilevare criticità. Questa disposizione si applica a tutti i natanti, a prescindere dalla loro destinazione d'uso.



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

Una disposizione transitoria dell'OGMot prevedeva che i motori fabbricati o importati in Svizzera prima dell'entrata in vigore (1° gennaio 1995) del valore limite delle emissioni previsto dall'ordinanza stessa, potevano essere messi in servizio senza il certificato di omologazione dei gas di scarico. La stessa disposizione viene ora ripresa nell'allegato 2 dell'OMBat. Non si ritiene che, attualmente, vi sia un numero rilevante di motori non ancora entrati in servizio da quella data. Tuttavia, questa eventualità non può essere del tutto esclusa. Per questi motori, prima dell'omologazione dovrebbe essere presentato un attestato dal quale risulti senza alcun dubbio il rispetto dei presupposti summenzionati (produzione o importazione precedenti al 1° gennaio 1995).

Si fa notare inoltre che la disposizione transitoria dell'articolo 166 capoverso 22 dell'ONI prevede un termine di validità per le licenze di navigazione di battelli azionati da motori ad accensione comandata a due tempi. In base a questa disposizione, i motori di questo tipo che non presentano un certificato di omologazione relativo ai gas di scarico né una dichiarazione di conformità, potranno restare in servizio solo fino al 31 dicembre 2017. La nuova OMBat non ha alcun influsso in questo senso.

I capoversi 3 e 4 riprendono le disposizioni in materia di motori contenute nella direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Per analogia con la direttiva, l'immissione in commercio e la messa in servizio di motori conformi alla vecchia direttiva europea sono consentite solo fino al 18 gennaio 2017. Per i motori fuoribordo ad accensione comandata con potenza inferiore o pari a 15 kW, fabbricati in piccole e medie imprese, il termine transitorio è prolungato fino al 18 gennaio 2020. Nell'articolo 55 capoverso 2 della nuova direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto il termine «*piccole e medie imprese*» fa riferimento alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione.

Questa disposizione transitoria dell'OMBat non si applica tuttavia a determinati motori ad accensione comandata a due tempi. Si tratta di motori che, a causa di vecchi sistemi per la preparazione della miscela e la combustione, presentano rilevanti emissioni di idrocarburi incombusti (HC). Nel 2007, l'OGMot ha ripreso i valori limite per i gas di scarico della direttiva europea 2003/44/CE. Da allora, un motore ad accensione comandata a due tempi può essere omologato in Svizzera soltanto previa certificazione che il motore in questione rispetta almeno i valori limite, più severi, stabiliti dalla suddetta direttiva per i motori ad accensione comandata a quattro tempi. Sono intesi qui i moderni motori a due tempi a iniezione diretta e con migliori modalità di combustione. Tale disposizione viene mantenuta anche nei capoversi 3 e 4 delle disposizioni transitorie dell'OMBat.

6. Abrogazione degli allegati dell'OGMot

Gli allegati da 1 a 5 dell'OGMot concernono le procedure di misurazione per il rilascio del certificato di omologazione relativo ai gas di scarico, l'impostazione del numero di controllo del certificato di omologazione e l'introduzione delle masserizie di trasloco. La nuova OMBat, in Svizzera non prevede più controlli di omologazione relativi ai gas di scarico; inoltre, l'immissione in commercio in Svizzera è ora



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

disciplinata in linea generale dalle direttive UE, le cui dichiarazioni di conformità o certificati di omologazione vengono riconosciuti mediante la nuova OMBat. Questi allegati non sono pertanto più necessari.

7. Differenze rispetto alla direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto

Come già accennato, anche la nuova versione dell'ONI presenterà, in singoli ambiti, delle differenze rispetto alla direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto. Tuttavia, tali differenze saranno in numero inferiore rispetto a prima. Discrepanze si riscontrano nei seguenti ambiti:

- tutte le acque di scarico di un natante devono essere raccolte mediante appositi serbatoi da vuotare a terra (art. 108 cpv. 1 ONI). In ambito europeo questa disposizione non si applica alle acque di scarico delle docce e dei lavandini (acque grigie), ma solo alle acque di scarico dei servizi igienici (all. I, lett. A. n. 5.8 della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto);
- anche in futuro, la parete dei serbatoi di benzina e diesel non potrà essere parte costitutiva dello scafo (art. 108 cpv. 2 ONI). Di conseguenza, tali serbatoi devono essere montati separatamente e non essere parte integrante dello scafo (doppia parete). In ambito europeo questa disposizione concerne soltanto i serbatoi di benzina, non anche quelli di carburante diesel (all. I lett. A n. 5.2.2 della direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto);
- in Svizzera le moto d'acqua sono considerate «imbarcazioni da diporto» e non imbarcazioni sportive (art. 2 cpv. a n. 18 ONI). Esse, pertanto, sono soggette ad una limitazione della potenza propulsiva consentita, ai sensi dell'allegato 11 dell'ONI. In ambito europeo spetta invece al fabbricante stabilire la potenza consentita per una moto d'acqua. Nella pratica, in Svizzera le moto d'acqua non possono essere immatricolate, poiché la loro potenza supera di molto quella consentita per le imbarcazioni da diporto. Tuttavia, il commercio di tali imbarcazioni non è soggetto a limitazioni;
- in Svizzera, il limite per le emissioni acustiche delle imbarcazioni sportive con potenza del singolo motore superiore a 40 kW resta pari a 72 dB(A) (art. 109 ONI). Non vengono cioè ripresi nel diritto svizzero i valori limite prescritti dalla direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto per potenze superiori a 40 kW (75 dB e 78 dB, all. I lett. C n. 1.1 della direttiva UE). L'adeguamento ai valori limite europei avviene soltanto per potenze fino a 40 kW compresi;
- in base all'articolo 108 capoverso 3 ONI, sotto i motori fissi e gli aggregati vanno posti recipienti di raccolta appropriati per impedire che materie inquinanti possano disperdersi in acqua, a meno che lo stesso risultato sia ottenuto mediante altre misure. Anche l'Unione europea intende regolamentare questo aspetto (all. I lett. A n. 5.8 della direttiva UE). Tuttavia, soluzioni tecniche concrete al riguardo sono ancora in fase di discussione presso gli organismi di normalizzazione. Se la soluzione che ne deriverà sarà simile, nell'effetto, a quella prevista



N. registrazione/dossier: BAV-513.311-00007/00004/00002/00004/00001/00001

dall'ONI, ovvero la posa di recipienti di raccolta, in futuro in quest'ambito non vi saranno più discrepanze con il diritto europeo.

Per quanto concerne i gas di scarico, grazie alla revisione totale dell'OGMot e al recepimento dei valori limite di livello 2 definiti nella direttiva UE sulle imbarcazioni da diporto, in futuro non vi saranno più differenze tra la normativa svizzera e quella europea.

Poiché la Svizzera, finora, non si è impegnata formalmente a recepire *in toto* il diritto europeo negli ambiti summenzionati né ha stipulato un accordo circa il riconoscimento reciproco delle valutazioni di conformità (Mutual Recognition Agreement, MRA), non sta violando alcun accordo internazionale.

8. Rapporto con le prescrizioni vigenti per le acque confinarie svizzere

La navigazione sui laghi di Ginevra, di Costanza e sui laghi del Ticino è disciplinata mediante accordi internazionali stipulati tra la Svizzera e i singoli Stati confinanti. Soltanto per il Lago di Costanza esistono prescrizioni speciali in materia di gas di scarico, che sono contenute nel Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza. Per quanto concerne le altre acque confinarie si applica in proposito il diritto dei singoli Stati.

Poiché la Francia e l'Italia sono Stati membri dell'Unione europea, a partire dal 2016, per il Lago di Ginevra e i laghi del Ticino, si applicheranno le disposizioni della nuova direttiva europea sulle imbarcazioni da diporto. Con la revisione totale dell'OGMot, la Svizzera si conformerà a tali disposizioni.

Per quanto concerne il Lago di Costanza, la Germania e l'Austria, in quanto Stati membri dell'Unione europea, sarebbero anch'esse tenute a recepire i nuovi valori limite per i gas di scarico della direttiva sulle imbarcazioni da diporto. Questi due Paesi hanno invece avanzato riserve contro tale recepimento, poiché ritengono che ciò potrebbe comportare una diminuzione dell'attuale livello di protezione ambientale. A questo proposito sono previste trattative con l'UE in merito a un eventuale statuto speciale per il Lago di Costanza. Pertanto, fino a nuovi sviluppi, per il Lago di Costanza si applicano le vigenti prescrizioni speciali.