Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

FF 2016
www.dirittofederale.admin.ch
La versione elettronica firmata
è quella determinante

16.054

Messaggio concernente la revisione parziale della legge federale sulla navigazione interna (LNI)

del 29 giugno 2016

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di modifica della legge federale sulla navigazione interna.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

29 giugno 2016 In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Johann N. Schneider-Ammann
Il cancelliere della Confederazione, Walter Thurnherr

Compendio

La presente revisione parziale della legge federale sulla navigazione interna (LNI) mira a creare una base giuridica per la vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi dei battelli per passeggeri, dei battelli merci e dei galleggianti speciali nuovi o da trasformare.

La revisione prevede inoltre l'introduzione dell'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio e di una norma di subdelega che autorizza un ufficio federale a emanare disposizioni specifiche sull'esecuzione dell'analisi, in particolare sugli accertamenti relativi al consumo di alcol e di sostanze stupefacenti.

Su richiesta dei Cantoni, si propone di inserire nella LNI una base giuridica per istituire e gestire registri dei natanti e dei detentori.

Infine, introduce modifiche di lieve entità e crea una base giuridica per l'ordinanza sulla navigazione militare.

Messaggio

1 Punti essenziali del progetto

1.1 Situazione iniziale

La Confederazione ha emanato la legge federale del 3 ottobre 1975[1] sulla navigazione interna (LNI) sulla base dell'articolo 87 della Costituzione federale (Cost.)[2], secondo cui la legislazione sulla navigazione compete alla Confederazione. L'articolo 14 LNI disciplina l'ispezione ufficiale dei natanti, che rappresenta il requisito per il rilascio di una licenza di navigazione. La licenza è rilasciata unicamente se il natante è conforme alle prescrizioni della legislazione sulla navigazione e se è stata conclusa un'assicurazione di responsabilità civile (art. 13 cpv. 1 e 2 LNI).

La verifica della conformità alle prescrizioni nell'ambito della procedura di ammissione è molto complessa e dispendiosa per i battelli passeggeri, per i battelli merci e per i galleggianti speciali, poiché in quasi tutti i casi si tratta di modelli «unici», costruiti ed equipaggiati in base alle esigenze specifiche dei clienti. Attualmente, l'unica semplificazione è l'esame di tipo previsto per i natanti costruiti in serie, i loro elementi e la loro attrezzatura (art. 12 cpv. 1 LNI), che possono essere esentati dall'ispezione individuale (art. 14 cpv. 2 LNI). Questa semplificazione, tuttavia, non trova generalmente applicazione nel caso dei battelli per passeggeri, proprio per i motivi summenzionati.

Negli ultimi tempi si sono verificati vari incidenti imputabili all'incapacità o alla ridotta capacità di condurre. Per questi casi il diritto vigente prevede già sanzioni efficaci (revoca della licenza, sanzioni penali). La LNI contempla anche disposizioni sulla verifica della capacità di condurre. Queste disposizioni corrispondono ampiamente a quelle della legge del 19 dicembre 1958[3] sulla circolazione stradale (LCStr) e prevedono in particolare, oltre alla prova del sangue, l'analisi alcolemica dell'alito. L'introduzione dell'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio dal 1° ottobre 2016 e dei nuovi etilometri faciliterà l'esecuzione effettiva delle disposizioni. Il presente disegno di modifica della LNI (D-LNI) crea inoltre una base giuridica per la consultazione, mediante procedura di richiamo, del registro delle misure amministrative pronunciate contro conducenti di veicoli stradali gestito dall'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Nell'ambito della presente revisione parziale, il Consiglio federale ha esaminato l'opportunità di istituire registri nazionali dei natanti, dei detentori, delle misure amministrative e delle autorizzazioni a condurre analoghi a quelli già esistenti nel settore della circolazione stradale. Questi registri offrono vantaggi ai Cantoni incaricati dell'esecuzione della LNI – segnatamente l'esecuzione uniforme, efficace ed efficiente delle prescrizioni – ma comportano costi di implementazione e gestione elevati. Poiché nell'ambito della procedura di consultazione la maggior parte dei

1 RS **101**
2 RS **747.201**
3 RS **741.01**

Cantoni si è pronunciata a favore della loro introduzione, si è deciso di inserire una disposizione in tal senso.

La revisione permette infine alcuni adeguamenti meno importanti e l'eliminazione di singole incongruenze, in particolare di natura linguistica.

1.2 La nuova normativa proposta

1.2.1 Introduzione dell'attestato di sicurezza e della vigilanza in funzione dei rischi

In futuro la sicurezza dei battelli per passeggeri, dei battelli merci e dei galleggianti speciali utilizzati a titolo professionale sarà verificata nell'ambito della procedura di ammissione. L'introduzione della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi e dell'attestato di sicurezza obbliga il richiedente che intende far ammettere alla circolazione un battello passeggeri, un battello merci o un galleggiante speciale nuovo o da trasformare a dimostrare la sicurezza del natante o del galleggiante e a presentare all'autorità competente i documenti necessari. Questo rafforza la responsabilità personale dei richiedenti. I principi della nuova procedura di ammissione vanno disciplinati a livello di legge.

Se la sicurezza lo richiede, si possono esigere perizie sulla sicurezza da parte di esperti esterni (rapporti d'ispezione). In molti casi questi rapporti saranno stilati da società di classificazione riconosciute (ad es. Germanischer Lloyd e Bureau Veritas); possono però essere redatti anche da altre persone, purché sufficientemente qualificate. Spetta al Consiglio federale stabilire quali siano i documenti da presentare. Le nuove disposizioni accordano all'autorità competente la facoltà di esaminare i documenti in funzione dei rischi mediante controlli a campione; questo significa che i documenti non verranno più esaminati sistematicamente in modo completo ed esauriente.

Pertanto, ai battelli passeggeri, ai battelli merci e ai galleggianti speciali si applicherà la stessa procedura di ammissione o di controllo già adottata con successo dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nel settore ferroviario e in quello degli impianti a fune, che garantisce una ripartizione chiara dei compiti e delle responsabilità tra richiedente o gestore del mezzo di trasporto da un lato e autorità di vigilanza dall'altro. Con l'introduzione dell'attestato di sicurezza spetta al richiedente dimostrare che il natante è sicuro e non all'autorità di vigilanza dimostrare che non lo è. Sgravato dai controlli di routine, il personale dell'autorità di vigilanza può essere impiegato in modo più mirato e accurato per verificare settori critici. L'impiego razionale delle risorse di personale così ottenuto garantisce l'efficienza dell'attività amministrativa. La revisione tiene quindi conto dell'elevata importanza della sicurezza.

L'introduzione della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi e dell'attestato di sicurezza richiede, per ragioni tecnico-legislative, il completamento delle disposizioni generali relative al rilascio delle licenze di navigazione.

1.2.2 Capacità di condurre

Secondo il diritto vigente, per accertare l'incapacità di condurre per stato di ebrietà è generalmente ordinata una prova del sangue. La procedura richiede tempo, è costosa per i diretti interessati (ca. 400 fr. a seconda del tipo di analisi) e molto dispendiosa per le autorità. Spesso, infatti, occorrono ore prima che il prelievo di sangue venga effettuato in un ospedale o in uno studio medico e prima che il campione di sangue venga consegnato a un laboratorio di analisi. Di norma, inoltre, per accompagnare il conduttore al prelievo di sangue sono necessari due agenti di polizia.

La revisione semplifica la verifica della capacità di condurre in quanto ammette l'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio, analogamente a quanto avviene nel settore della circolazione stradale. Rispetto alla prova del sangue, l'analisi alcolemica dell'alito offre una serie di vantaggi. L'esecuzione semplice e rapida, la non invasività e, non da ultimo, i costi contenuti per i diretti interessati giustificano l'introduzione di questo mezzo probatorio. Inoltre, l'analisi alcolemica dell'alito permette alle forze di polizia di liberare risorse da destinare alle altre attività di controllo.

Uno svantaggio è costituito dal fatto che, stando alle attuali conoscenze scientifiche, non esiste un fattore indipendente dalla situazione di misurazione concreta che permetta di convertire la concentrazione di alcol nell'alito misurata in concentrazione di alcol nel sangue e viceversa. La conversione tra concentrazione di alcol nell'alito e concentrazione di alcol nel sangue risulta quindi difficoltosa. Questo svantaggio può essere ampiamente eliminato fissando uno specifico valore limite di concentrazione di alcol nell'alito che non comporti né un inasprimento né un allentamento rispetto ai valori stabiliti per la prova del sangue.

Nel complesso i vantaggi dell'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio prevalgono nettamente sugli svantaggi. Questo metodo ha dato buone prove nel settore della circolazione stradale ed è ben accettato dalla popolazione.

Nel quadro dell'ultima revisione della LNI sono state adottate disposizioni esecutive dettagliate per l'accertamento della capacità di condurre. Tuttavia, non esisteva ancora una base giuridica per autorizzare l'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio. Con la presente revisione si ammette l'accertamento della capacità di condurre per mezzo di tale analisi, come è già il caso nel settore della circolazione stradale. I dettagli di ordine tecnico o amministrativo, come l'utilizzo corretto degli apparecchi di misurazione, l'allestimento dei verbali, il riconoscimento dei laboratori e degli esperti e i requisiti procedurali saranno disciplinati nelle disposizioni esecutive.

I requisiti per gli strumenti di misurazione utilizzati sono retti dall'omonima ordinanza del 15 febbraio 2006[4]. L'ufficio federale competente e l'Istituto federale di metrologia accerteranno se vanno adempiuti requisiti particolari oltre quelli applicati nel settore della circolazione stradale. Parallelamente, occorrerà anche adeguare il campo d'applicazione dell'ordinanza del DFGP del 30 gennaio 2015[5] sugli strumenti di misurazione dell'alcol nell'aria espirata (OMAA). Secondo l'articolo 2 lettera a

4 RS **941.210**
5 RS **941.210.4**

numero 6 OMAA, nel settore della navigazione sono attualmente ammessi solo gli apparecchi di *rilevazione* dell'alcolemia, mentre per l'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio si devono poter utilizzare anche gli apparecchi di *misurazione* dell'alcol nell'aria espirata.

1.2.3 Adeguamento dell'articolo 20*c*

Secondo l'articolo 20*c* LNI le revoche di licenze e le altre misure amministrative di cui alla LCStr, in corso o precedenti, sono equiparate alle misure amministrative contemplate dalla LNI.

Pertanto, nello stabilire una misura amministrativa nei confronti di un conduttore di natante bisogna tener conto anche dei suoi precedenti quale conducente di veicoli a motore. A tal fine, il servizio della navigazione deve poter accedere alle annotazioni riportate nel registro delle misure amministrative previsto dalla LCStr. In caso contrario, non può adempiere il compito sancito dall'articolo 20*c* LNI. Per permettere l'accesso ai dati, nel presente disegno si prevede di creare una base giuridica per la consultazione del registro mediante procedura di richiamo.

1.2.4 Adeguamento dell'articolo 24*a*

Il disegno prevede l'inserimento di un nuovo capoverso 2 nell'articolo 24*a* LNI in analogia all'articolo 31 capoverso 2bis LCStr. L'articolo stabilisce che l'assunzione di bevande alcoliche è vietata per chi conduce un natante a titolo professionale, partecipa alla sua conduzione o vi presta servizio nautico a bordo.

1.2.5 Adeguamento dell'articolo 28

L'articolo 28 stabilisce chi emana le prescrizioni necessarie alla sicurezza e alla regolarità della navigazione renana internazionale. Queste prescrizioni si fondano praticamente senza eccezioni su risoluzioni della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR).

La CCNR può decidere l'applicazione di prescrizioni definitive o temporanee; entrambe hanno forza vincolante. L'adozione delle prescrizioni temporanee e la loro messa in vigore richiedono tempi più brevi rispetto a quelli necessari per le prescrizioni definitive. Finora queste ultime erano recepite dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e della comunicazione (DATEC; art. 28 cpv. 1), mentre quelle temporanee dall'UFT. Essendo questa distinzione obsoleta, in futuro tutte le modifiche saranno di competenza dell'UFT.

1.2.6 Abrogazione dell'articolo 49

L'articolo 49 LNI prevede una pena per il trasporto illecito di persone. Poiché però il trasporto di persone non è retto dalla LNI ma dalla legge del 20 marzo 2009[6] sul trasporto di viaggiatori (LTV), la fattispecie penale del trasporto illecito di persone va stralciata dalla LNI, tanto più che non è coerente con l'articolo 57 capoverso 1 lettera c LTV. L'abrogazione dell'articolo 49 LNI permette di eliminare questa incoerenza.

1.2.7 Base giuridica per la navigazione militare

Alla navigazione militare si applicano da tempo prescrizioni specifiche[7]. L'aggiunta all'articolo 56 permette di creare la necessaria base legislativa formale.

1.2.8 Base giuridica per l'introduzione di banche dati centralizzate (registri)

La grande maggioranza dei Cantoni e l'Associazione dei servizi della navigazione chiedono da anni l'introduzione di banche dati dei natanti e dei conduttori (registri) ritenendolo l'unico modo per garantire un'applicazione uniforme, efficace ed efficiente delle prescrizioni.

Il presente messaggio propone quindi di creare una base giuridica in tal senso. In linea di massima i registri possono essere creati e gestiti da vari uffici o servizi, ad esempio dall'USTRA, che vanta una grande esperienza in questo settore visto che gestisce già registri del genere per il settore della circolazione stradale. Inoltre, i registri sono utilizzati correntemente dalle sezioni cantonali della circolazione stradale, cui fanno capo i servizi della navigazione nella maggior parte dei Cantoni.

I Cantoni segnalano che l'attuale prassi, ossia il rilevamento decentralizzato dei medesimi dati sui natanti e i conduttori in diversi sistemi informatici cantonali, non è più al passo con i tempi ed è di notevole ostacolo allo scambio completo e corretto dei dati tra i servizi della navigazione, gli organi di controllo della polizia, l'UFT e l'Amministrazione federale delle dogane. Per giunta, l'introduzione di esami medici periodici per tutti i conduttori a partire da 70 anni prevista dall'articolo 17*b* capoverso 2 D-LNI e un'efficace sorveglianza del mercato nel settore delle imbarcazioni sportive sono possibili solo con l'ausilio di banche dati centralizzate. Infine, la licenza in formato carta di credito impermeabile e senza indicazione dell'indirizzo, di cui da tempo si chiede l'introduzione, presuppone la creazione di una banca dati centralizzata nella quale figurano i dati del titolare.

Secondo i Cantoni, la soluzione più adatta è incorporare i dati specifici della navigazione sotto forma di «Servizi centrali navigazione» nel sistema informativo di ammissione alla circolazione (IVZ) che l'USTRA sta sviluppando e che sostituirà le tre

6 RS **745.1**
7 Ordinanza del 1° marzo 2006 sulla navigazione militare (RS **510.755**)

banche contenenti i dati sulle immatricolazioni, le autorizzazioni a condurre e le misure amministrative.

Poiché secondo l'articolo 58 capoverso 1 LNI l'esecuzione delle disposizioni sulla navigazione è di competenza dei Cantoni, la Confederazione ritiene che siano essi a dover provvedere alla creazione e alla gestione delle banche dati specifiche della navigazione.

1.3 Motivazione e valutazione della soluzione proposta

1.3.1 Introduzione dell'attestato di sicurezza e della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi

La modifica proposta mira ad adeguare la LNI alla prassi già adottata nel settore delle ferrovie[8] e degli impianti a fune[9] e a coinvolgere maggiormente i richiedenti nella procedura di autorizzazione, chiamandoli ad assumersi in misura maggiore e sin dall'inizio del progetto la responsabilità in quanto gestori di un battello passeggeri o merci o di un galleggiante speciale. In questo modo li si sensibilizza alle esigenze di sicurezza e al contempo si intensifica la collaborazione con l'autorità competente.

Le modifiche proposte sono appoggiate dai Cantoni, dal PLR, dal PSS e da varie imprese di navigazione titolari di una concessione federale. D'altro canto, vi sono stati operatori del settore che hanno espresso timori circa l'eccessiva onerosità degli attestati di sicurezza. L'Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM) e due imprese di navigazione hanno respinto le modifiche, preoccupati per un possibile aumento dei costi e dell'onere amministrativo.

Finora l'UFT ha raccolto esperienze positive con questo approccio nella sua attività di vigilanza nel settore ferroviario e degli impianti a fune. L'organico esistente può verificare in modo approfondito i punti critici poiché viene sgravato da compiti di routine; ciò permette di mantenere un elevato standard di sicurezza nonostante la crescente complessità dei natanti. Secondo la valutazione dell'UFT, i costi supplementari per il settore sono contenuti rispetto a quelli di costruzione e sono sostenibili.

1.3.2 Capacità di condurre

Le aggiunte proposte per accertare l'incapacità di condurre (analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio) mirano ad adeguare la normativa sulla navigazione a quella sulla circolazione stradale, nell'interesse sia dei conduttori che delle autorità d'esecuzione.

La stragrande maggioranza dei partecipanti ha approvato la proposta.

8 Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (RS **742.101**)
9 Legge del 23 giugno 2006 sugli impianti a fune (RS **743.01**)

1.3.3 Adeguamento dell'articolo 20*c*

Nel disporre misure amministrative nel settore della navigazione vanno considerate quelle adottate nel settore della circolazione stradale. Questo presuppone la possibilità per i servizi della navigazione di accedere al registro delle misure amministrative in materia di circolazione stradale, possibilità che s'intende facilitare mediante procedura di richiamo.

Questa modifica, inserita successivamente alla procedura di consultazione su suggerimento dell'incaricato federale della protezione dei dati e della trasparenza, mira soprattutto a garantire l'esecuzione coerente e uniforme delle disposizioni sulle misure amministrative.

1.3.4 Base giuridica per l'introduzione di banche dati centralizzate (registri)

Nella consultazione, la maggior parte dei Cantoni si è espressa a favore della creazione di registri centrali per la navigazione. Solo alcuni Cantoni, nonché il PLR e l'USAM, si sono dichiarati contrari. Parallelamente alla procedura di consultazione, l'Associazione dei servizi della navigazione ha compiuto uno studio sulla necessità e la possibilità di creare e gestire simili registri. Nel suo studio è giunta alla conclusione che il loro collegamento a quelli dell'USTRA è la variante migliore e chiede che sia la Confederazione a provvedere alla creazione e alla gestione dei registri. Una stima molto sommaria indica che i costi per la loro creazione ammonterebbero a 2–2,7 milioni di franchi, mentre quelli annuali di gestione al 15–20 per cento dei costi di investimento.

Pur avendo espresso il suo accordo di massima alla gestione di questi registri, l'USTRA ha precisato che i contenuti e le scadenze del progetto IVZ sono tutt'altro che definiti; lo stesso scadenzario per il disbrigo delle pendenze non è ancora definito in dettaglio. Poiché ciò impedisce la pianificazione del collegamento di registri della navigazione all'IVZ, il presente disegno non contempla esplicitamente tale collegamento. Inoltre, nel disegno di modifica si rinuncia espressamente a designare l'USTRA quale servizio federale responsabile della gestione del registro.

La Confederazione ritiene che le spese di creazione e gestione dei registri debbano essere sostenute dai Cantoni, in quanto tenuti ad attuare le disposizioni sulla navigazione (art. 58 cpv. 1 LNI) e quindi a organizzarsi per adempiere tale compito. Un suo impegno finanziario non si giustifica inoltre poiché con l'attuale ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni il beneficio di tali registri per la stessa risulta molto contenuto.

Secondo il disegno in oggetto, la ripartizione dei costi tra i singoli Cantoni si baserà sul numero di natanti ammessi alla circolazione.

1.4 Compatibilità tra i compiti e le finanze

Gli adeguamenti proposti permettono una vigilanza efficiente sulla sicurezza dei natanti, precisano aspetti relativi alla capacità di condurre e alla fattispecie del trasporto illecito di persone e creano una base giuridica per l'istituzione di registri e per la navigazione militare. Questi adeguamenti non hanno ripercussioni sulle finanze della Confederazione.

La creazione e la gestione dei registri nel settore della navigazione, invece, hanno un impatto sulle finanze e sull'effettivo del personale dei Cantoni. Questi possono finanziare del tutto o in parte i costi attraverso la riscossione di emolumenti. Gli adeguamenti non comporteranno uscite supplementari per la Confederazione.

1.5 Diritto comparato e rapporto con il diritto europeo

1.5.1 Introduzione dell'attestato di sicurezza e della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi

Nell'Unione europea l'ammissione delle navi della navigazione interna è retta dalle disposizioni della direttiva 2006/87/CE[10] del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna. Tale direttiva poggia sul regolamento del 18 maggio 1994[11] per l'ispezione dei battelli del Reno emanato dalla CCNR.

Questi due atti normativi, praticamente identici, si applicano alle navi di lunghezza pari o superiore a 20 metri, alle navi per le quali il prodotto fra lunghezza L, larghezza B e immersione T è pari o superiore in volume a 100 m^3 come anche alle navi passeggeri destinate al trasporto di più di 12 persone oltre all'equipaggio[12]. In Svizzera queste norme si applicano sul tratto del Reno compreso tra Basilea e Rheinfelden. La direttiva (art. 10) e il regolamento (§ 2.12) prevedono che le autorità competenti possono esentare del tutto o in parte un'imbarcazione dalla visita tecnica se da un attestato valido, rilasciato da un organismo di classificazione autorizzato, risulta che l'imbarcazione soddisfa in tutto o in parte i requisiti tecnici. Pertanto, a livello europeo l'autorità può rinunciare del tutto o in parte al controllo dei natanti se vi sono attestati validi rilasciati da organismi di classificazione riconosciuti. La modifica proposta con il presente disegno comporta quindi un allineamento al diritto europeo applicabile.

10 Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio, GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1; modificata da ultimo dalla direttiva 2013/49/UE, GU L 272 del 12.10.2013, pag. 41.

11 RS **747.224.131**. Il testo di questo regolamento non è pubblicato nella RU. Può essere consultato gratuitamente presso l'Ufficio federale dei trasporti, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, o nel sito Internet di tale Ufficio all'indirizzo www.bav.admin.ch (soltanto in tedesco e francese). Ne possono essere richieste copie all'UFCL, Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna.

12 Art. 2 direttiva 2006/87/CE e § 1.02 Regolamento per l'ispezione dei battelli del Reno.

1.5.2 Capacità di condurre

Le disposizioni del paragrafo 1.03 numero 4 del regolamento di polizia del 1° dicembre 1993[13] per la navigazione sul Reno si applicano uniformemente nei principali Paesi europei interessati dalla navigazione interna (Belgio, Francia, Germania, Paesi Bassi). In linea di massima, contemplano le stesse disposizioni sull'incapacità di condurre di quelle contenute nella legislazione svizzera sulla navigazione interna. Tuttavia, non prescrivono come vada accertata l'incapacità in caso di ebrietà. Questo aspetto è disciplinato dai singoli Stati.

Il diritto europeo non contempla disposizioni in materia.

1.5.3 Base giuridica per l'introduzione di banche dati (registri)

Sia il regolamento per l'ispezione dei battelli del Reno emanato dalla CCNR che la direttiva 2006/87/CE contengono disposizioni in merito a una banca dati elettronica, l'European Hull Data Base (EHDB), che riguardano tuttavia unicamente l'identificazione univoca delle unità navali. Non contemplano per contro disposizioni su registri analoghi a quelli previsti dal presente disegno.

1.6 Attuazione

Le modifiche proposte gettano le basi per una disciplina dettagliata della vigilanza sulla sicurezza, della capacità di condurre e delle banche dati a livello di ordinanza. A tal fine sono previste una delega di competenze al Consiglio federale e una subdelega all'ufficio federale.

1.7 Interventi parlamentari

Le presenti modifiche non vengono proposte in adempimento di interventi parlamentari.

13 RS **747.224.111**. Il testo del regolamento non è pubblicato nella RU. Può essere consultato gratuitamente presso l'Ufficio federale dei trasporti, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, o nel sito Internet di tale Ufficio all'indirizzo www.bav.admin.ch (soltanto in tedesco o francese). Ne possono essere richieste copie all'UFCL, Vendita di pubblicazioni federali, 3003 Berna.

2 Commento ai singoli articoli

2.1 Legge federale sulla navigazione interna (LNI)

Sostituzione di espressioni

La sostituzione di espressioni mira a uniformare la terminologia della LNI con quella dell'ordinanza sulla navigazione interna (ONI)[14] e di altri atti normativi che riguardano la navigazione, in analogia alla terminologia usata in ambito stradale (ad es. il concetto di «licenza»). Le modifiche proposte permettono inoltre di adeguare e rettificare la traduzione di alcuni termini, come idoneità, capacità e competenza.

Art. 7 Concessione e autorizzazione

Per motivi di tecnica legislativa, viene aggiunta in questo articolo l'abbreviazione della legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) in modo da poterla utilizzare nell'atto.

Art. 13 cpv. 2 e 2bis

La lettera c del nuovo capoverso 2 introduce l'attestato di sicurezza, che è parte integrante della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi per i battelli passeggeri, i battelli merci e i galleggianti speciali. L'attestato di sicurezza e la vigilanza in funzione dei rischi sono introdotti unicamente per i natanti menzionati. Non vi sono invece cambiamenti per quanto riguarda l'ispezione di altri natanti in vista dell'ammissione. Secondo il nuovo capoverso 2bis i documenti necessari per attestare la sicurezza di un natante saranno stabiliti a livello di ordinanza.

Sono da presentare tra l'altro la documentazione attestante la stabilità e la resistenza, gli attestati di sicurezza dei materiali e di conformità antincendio ma anche la prova che è stata conclusa un'assicurazione di responsabilità civile. Inoltre, la licenza di navigazione è rilasciata solo dopo che è stata accertata la conformità del natante alle prescrizioni.

Art. 14 cpv. 1bis, 3 e 4

Il nuovo capoverso 1bis introduce la base giuridica per la vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi per i battelli passeggeri, i battelli merci e i galleggianti speciali. Secondo l'attuale tenore dell'articolo, i natanti nuovi o da trasformare sono sottoposti a un'ispezione completa nell'ambito della procedura di ammissione. Il dispendio per le autorità competenti è molto elevato e vista la crescente complessità dei natanti in pratica l'ispezione non è più fattibile senza disporre di conoscenze specializzate in vari settori. A lungo termine questo potrebbe pregiudicare la sicurezza, il che va assolutamente evitato. Lo strumento più adatto in questo senso è la vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi. Le esperienze positive maturate dall'UFT in altri settori ma anche a livello europeo dimostrano l'adeguatezza di questo approccio.

14 RS **747.201.1**

Nell'ambito dell'ispezione ufficiale, l'autorità competente potrà rinunciare del tutto o in parte all'ispezione del battello o all'esame dei documenti presentati, limitandosi a esaminare il rapporto di sicurezza. Sono però sempre possibili controlli a campione.

I vigenti capoversi 3 e 4 sono stralciati dall'articolo 14 e spostati nella nuova sezione 1*a*.

Sulla base dell'attuale capoverso 5, il Consiglio federale definirà i requisiti dettagliati per le perizie sulla sicurezza e/o i rapporti d'ispezione degli esperti indipendenti.

Sezione 1a: Vigilanza

La revisione permette anche di migliorare la sistematica del capo terzo (natanti e conduttori). È infatti opportuno riunire in un'unica sezione le ispezioni successive, le trasformazioni e le modifiche. Questi aspetti, importanti per la sicurezza della fase d'esercizio, risulteranno valorizzati.

L'attuale capoverso 3 dell'articolo 14, che concerne le ispezioni successive, viene spostato nel nuovo articolo 15*a*, il quale a sua volta viene integrato nella nuova sezione 1*a* (vigilanza). La sezione accoglierà anche l'articolo 15*b* sulle trasformazioni e le modifiche, disciplinate attualmente dall'articolo 14 capoverso 4.

Art. 15a Ispezioni successive

Le disposizioni dell'attuale articolo 14 capoverso 3 relative alle ispezioni successive sono spostate nel nuovo articolo 15*a*. Secondo il capoverso 2 anche l'ispezione successiva dev'essere condotta in funzione dei rischi, ossia può svolgersi sulla base di controlli a campione. Questo è già possibile, ma la LNI vigente non lo menziona espressamente. Il Consiglio federale potrà emanare prescrizioni sull'ispezione successiva (cpv. 3), disciplinandone tra l'altro i termini.

Art. 15b Trasformazioni e modifiche

Poiché le trasformazioni e le modifiche possono avere ripercussioni importanti sulla sicurezza dei natanti, l'attuale articolo 14 capoverso 4 impone al detentore o al proprietario l'obbligo di annunciarle. Con la revisione si è ritenuto opportuno inserire questa disposizione nella nuova sezione 1*a* e limitarne l'applicazione ai casi in cui le modifiche o le trasformazioni possono incidere sulla sicurezza del natante.

L'autorità decide caso per caso come procedere a questo riguardo (cpv. 3). Tuttavia il capoverso 2 precisa quando è richiesta una nuova approvazione dei piani o autorizzazione d'esercizio.

Art. 17 cpv. 2

Secondo l'articolo 17 capoverso 2 D-LNI la licenza di condurre è rilasciata se l'esame ufficiale ha provato che il candidato possiede la necessaria competenza a condurre.

Gli attuali capoversi 4 e 5 vengono spostati nell'articolo 17*a*.

Art. 17a Idoneità a condurre e competenza a condurre

L'articolo 17*a* D-LNI precisa cosa si intende per idoneità a condurre e competenza a condurre e stabilisce i requisiti per la conduzione di un natante o per il servizio nautico esercitato a bordo di un natante. Definisce inoltre la nozione di «servizio nautico», stabilendo in particolare che questo termine si riferisce soltanto al servizio esercitato a bordo dalle persone facenti parte dell'equipaggio minimo prescritto. Un equipaggio minimo è ad esempio prescritto per i battelli adibiti al trasporto di passeggeri e per i battelli merci. Ai fini delle disposizioni sull'idoneità e la competenza a condurre sono considerate servizio nautico anche le attività dei macchinisti e dei loro ausiliari, come pure, nel caso di un'imbarcazione da diporto o sportiva, quelle delle persone che svolgono mansioni nautiche a bordo su incarico del conduttore, ad esempio il governo dell'imbarcazione.

Art. 17b Accertamento dell'idoneità a condurre o della competenza a condurre

(cfr. messaggio concernente Via sicura, programma d'intervento della Confederazione volto ad aumentare la sicurezza stradale[15]*)*

Cpv. 1

Se vi sono dubbi sull'idoneità di una persona a condurre, in linea principio vanno ordinati i necessari accertamenti. L'elenco dei casi principali riportati al capoverso 1 non è esaustivo.

Lett. a

Dal punto di vista medico l'accertamento dell'idoneità a condurre è indicato per le persone che hanno condotto un natante con una concentrazione di alcol nel sangue pari o superiore all'1,6 per mille. Per raggiungere questo tasso alcolemico, un uomo di corporatura media deve aver consumato nell'arco di due ore circa 2,5 litri di birra o un litro di vino. Un valore così elevato denota un problema di abuso o addirittura di dipendenza[16].

Lett. b

Gli accertamenti possono essere motivati da un lato dalla conduzione sotto l'influsso di stupefacenti e dall'altro dalla presenza a bordo di droghe pesanti (ad es. cocaina ed eroina), anche se al momento del controllo la persona non si trovava sotto il loro influsso. L'elevato rischio di dipendenza legato al consumo di droghe pesanti giustifica gli accertamenti nel secondo caso. Chi invece detiene a bordo droghe leggere (ad es. canapa) dev'essere sottoposto a una verifica dell'idoneità soltanto se conduce il natante in stato di incapacità.

15 FF **2010** 7455, in particolare 7507–7508, ad art. 15*d*

16 Stephan E.: Die Legalbewährung von nachgeschulten Alkoholersttätern in den ersten 2 Jahren unter Berücksichtigung ihrer BAK-Werte. Zeitschrift für Verkehrssicherheit n. 23, pag. 2–9 (1986). Krüger H.P., Das Unfallrisiko und der Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikoerhöhender Faktoren, Gustav Fischer Verlag, Stoccarda, 1995.

Lett. c

Le infrazioni menzionate in questa lettera denotano un'inidoneità caratteriale in chi le commette. In questi casi è opportuno accertare l'idoneità o la competenza a condurre.

Lett. d e cpv. 4

Nel caso di persone con disabilità fisiche esistono molte possibilità per ripristinarne l'idoneità a condurre (in particolare apportando trasformazioni ai natanti). Problematica è invece la situazione delle persone con disabilità psichiche. In questi casi occorre verificare se la malattia psichica è compatibile con la conduzione sicura di un natante. Per questo motivo, gli uffici cantonali AI devono poter comunicare all'autorità competente in materia di navigazione i dati necessari a valutare l'idoneità e la competenza a condurre. In presenza di tale comunicazione, l'autorità competente effettua i necessari accertamenti. Il diritto di comunicazione degli uffici cantonali AI è sancito nella legge federale del 19 giugno 1959[17] sull'assicurazione per l'invalidità (LAI) (cfr. n. 2.3). Dato che gli uffici AI non possono sapere se una persona è autorizzata a condurre oppure no, le autorità cantonali competenti provvedono a informarli.

Lett. e e cpv. 3

Come nel diritto vigente, anche in futuro i medici devono poter segnalare alle autorità cantonali competenti le persone che non ritengono idonee a condurre. Si rinuncia tuttavia a sancire un obbligo di comunicazione in quanto difficilmente attuabile e suscettibile di incrinare seriamente il rapporto tra medico e paziente.

Cpv. 2 e 3

Secondo il presente disegno in linea di massima dal compimento dei 70 anni i conduttori dovranno sottoporsi ogni due anni a un esame medico di controllo che attesti la loro idoneità a condurre. Attualmente soltanto i titolari di licenze di condurre natanti a titolo professionale sottostanno a disposizioni sul controllo dell'idoneità in funzione dell'età. Queste disposizioni, più severe, sono mantenute.

Il capoverso 2 attribuisce al Consiglio federale la competenza di emanare prescrizioni sull'esame medico: queste garantiranno che alle autorità vengano trasmessi solo gli atti necessari all'accertamento dell'idoneità a condurre della persona interessata. La stessa limitazione si applicherà anche alla trasmissione di dati secondo il capoverso 3.

Cpv. 5

Il capoverso 5 prevede la possibilità di adottare misure qualora vi siano dubbi sulla competenza a condurre. La competenza a condurre comprende da un lato la conoscenza delle norme di circolazione e dei segnali, dall'altro la capacità di condurre un natante senza mettere in pericolo gli altri utenti, di interpretare correttamente le condizioni del traffico e di reagire in modo adeguato. In base alla lacuna individuata è adottata una delle misure elencate.

17 RS **831.20**

Cpv. 6

Il capoverso 6 garantisce che, in caso di dubbi sull'idoneità a condurre di una persona che dispone di una licenza di condurre per veicoli stradali, l'autorità competente in materia di navigazione possa informare l'autorità competente per la circolazione stradale.

Art. 18a Periodo d'attesa in seguito a conduzione senza licenza

(Cfr. messaggio concernente Via sicura, programma d'intervento della Confederazione volto ad aumentare la sicurezza stradale[18]*)*

L'articolo 18*a* D-LNI introduce un periodo d'attesa in seguito a conduzione senza licenza. Attualmente un tale periodo è previsto, all'articolo 21 capoverso 2, solo a seguito di revoca della licenza.

Art. 19 cpv. 3 e 4

Il capoverso 3 precisa le condizioni alle quali la licenza di condurre viene revocata o il conduttore viene ammonito. Attualmente la legge non prevede questa precisazione.

Il capoverso 4 stabilisce che la durata della revoca della licenza è fissata tenendo conto delle circostanze del singolo caso.

Art. 20 cpv. 1 lett. d, 20a cpv. 1 lett. b e art. 20b cpv. 1 lett. b

Le disposizioni vigenti sono completate con l'aggiunta dell'espressione «concentrazione di alcol nell'alito». Per accertare lo stato di ebrietà ci si baserà di regola sull'esito dell'analisi dell'alito e non più su quello della prova del sangue. Poiché non è possibile effettuare una conversione diretta dei valori, la LNI fissa i limiti della concentrazione di alcol nell'alito (cfr. commenti al n 1.2.2).

Art. 20c

Il capoverso 1 corrisponde all'articolo vigente. Il nuovo capoverso 2 crea la base giuridica per permettere ai servizi della navigazione di consultare il registro delle misure amministrative nel settore della circolazione stradale (ADMAS). La consultazione del registro è necessaria per l'adozione di misure amministrative nei confronti di conduttori, dato che a tal fine occorre tener conto dei provvedimenti pronunciati nel settore della circolazione stradale. Il capoverso 2 permette inoltre l'accesso automatizzato ai dati del registro.

Art. 24a cpv. 2

Il nuovo capoverso 1 corrisponde all'articolo vigente.

All'articolo è aggiunto un nuovo capoverso 2 in analogia all'articolo 31 capoverso 2bis LCStr.

18 FF **2010** 7455, in particolare 7508, ad art. 15*e*

Art. 24b cpv. 3 lett. a e c, 3bis, 4bis, 6 e 7

L'introduzione dell'analisi alcolemica dell'alito con valore probatorio richiede l'adeguamento di varie disposizioni in analogia alla normativa applicabile alla circolazione stradale. Per maggiore chiarezza, l'attuale capoverso 6 è suddiviso in due capoversi (6 e 7). La lettera b del vigente capoverso 6 è stralciata. L'aggiunta del capoverso 2 all'articolo 24*a* permette di sancire in un'unica disposizione il divieto di assunzione di bevande alcoliche per chi conduce natanti impiegati a titolo professionale, partecipa alla loro conduzione o vi presta servizio nautico a bordo. Il divieto si applica anche alle corse senza passeggeri o senza carico. Nell'articolo 40*a* capoverso 2 lettera a ONI il Consiglio federale ha già fissato il valore limite per la concentrazione di alcol nel sangue (0,10 per mille).

Cpv. 7 lett. a

La lettera a del nuovo capoverso 7 (attuale cpv. 6 lett. c) è leggermente modificata dal punto di vista redazionale.

Cpv. 7 lett. c

Secondo la definizione di cui all'articolo 2 ONI, il termine «natante» indica qualsiasi corpo galleggiante destinato a spostarsi sulla superficie dell'acqua o sotto di essa. Pertanto le sanzioni penali in caso di incapacità di condurre sarebbero applicabili anche ai piccoli natanti senza motore. Tuttavia, vista la loro non pericolosità, il Consiglio federale deve poter escludere la punibilità in questi casi. Quest'eccezione sarà limitata ai piccoli canotti pneumatici o alle imbarcazioni da spiaggia.

Cpv. 7 lett. d

Come nel caso della circolazione stradale, il disciplinamento dei dettagli quali l'utilizzo corretto degli apparecchi di misurazione, l'allestimento dei verbali, il riconoscimento dei laboratori e degli esperti nonché gli altri requisiti procedurali sarà delegato all'ufficio federale competente. Concretamente, saranno dichiarate applicabili le disposizioni in vigore per la circolazione stradale, il che è opportuno in quanto nel settore della navigazione, come in quello della circolazione stradale, spetterà alla polizia cantonale eseguire i controlli. La base giuridica attuale non è sufficiente a tale scopo.

Art. 28 Polizia della navigazione

Poiché tutte le prescrizioni emanate dalla CCNR sono vincolanti, a prescindere che siano disposizioni temporanee o definitive, occorre uniformarne la messa in vigore in Svizzera. L'attribuzione della competenza per la messa in vigore all'UFT è conforme alla ripartizione delle competenze. In seguito a questa semplificazione, l'articolo contemplerà un solo capoverso, che per il resto rimane invariato.

Art. 31 cpv. 1

L'attuale capoverso 1 stabilisce che un natante non può essere messo in circolazione prima che sia stata conclusa un'assicurazione di responsabilità civile. Il disegno apporta una correzione e una precisazione nella versione tedesca: il capoverso non

concerne l'immissione in commercio di natanti a scopo commerciale (secondo l'art. 1 cpv. 2 e l'art. 2 cpv. 3 della legge del 12 giugno 2009[19] sulla sicurezza dei prodotti) bensì la messa in circolazione. Inoltre, al momento della conclusione di un'assicurazione di responsabilità civile non è ancora possibile mettere in circolazione il natante perché occorre in primo luogo presentare un certificato di assicurazione che indica il giorno in cui ha inizio la copertura assicurativa. Il natante può essere messo in circolazione solo a partire da tale data, sempre che sia stata rilasciata la licenza di navigazione.

Art. 41 cpv. 1

Il capoverso è completato con l'aggiunta dell'espressione «concentrazione di alcol nell'alito» e leggermente riformulato.

Art. 49

Poiché il trasporto di persone non è retto dalla LNI ma dalla LTV, la fattispecie penale del trasporto illecito di persone va stralciata dalla LNI.

Art. 56 cpv. 2bis

Alla navigazione militare si applicano da tempo prescrizioni specifiche sebbene manchi la necessaria base legislativa formale[20]. L'aggiunta del capoverso 2bis permette di ovviarvi.

Art. 62a Comunicazioni

Le banche dati possono adempiere il loro scopo solo se regolarmente aggiornate. A tal fine è introdotto l'obbligo per le autorità penali di effettuare le comunicazioni corrispondenti.

Nelle infrazioni gravi da comunicare all'UFT rientrano ad esempio le serie minacce alla sicurezza della navigazione oppure la conduzione in stato di ebrietà con una concentrazione qualificata di alcol nel sangue (art. 20*b* cpv. 1 lett. b).

Art. 62b Banche dati centralizzate

L'articolo crea la base giuridica per l'introduzione di banche dati centralizzate (registri). È prevista la possibilità di istituire e gestire tre registri: un registro dei natanti e dei detentori, uno delle misure amministrative e uno delle autorizzazioni a condurre. Poiché finora non sono state adottate decisioni in merito, al momento della loro creazione effettiva e del collegamento con le banche dati esistenti sarà necessario adeguare le pertinenti ordinanze d'esecuzione (cpv. 1); nel contempo verrà definito l'ufficio federale competente.

19 RS **930.11**
20 Ordinanza del 1° marzo 2006 sulla navigazione militare (RS **510.755**)

I nuovi registri potrebbero essere creati ampliando o completando quelli già esistenti di cui alla LCStr. Pertanto, è opportuno riprendere per analogia le disposizioni della LCStr applicandole ai registri previsti dal D-LNI (cpv. 2).

Il capoverso 3 stabilisce che la creazione e la gestione delle banche dati devono essere finanziate dai Cantoni e che i relativi costi vanno ripartiti in base al numero di natanti ammessi.

Infine, secondo il capoverso 4 spetta alla Confederazione, d'intesa con i Cantoni, disciplinare la collaborazione e garantire la protezione dei dati.

Art. 62c–62e

Poiché contengono almeno in parte dati personali degni di particolare protezione, i registri devono soddisfare severi requisiti. Vanno pertanto definiti nella legge in modo esaustivo aspetti importanti quali lo scopo del registro, il titolare dei dati o l'accesso ai dati. Il disegno prevede l'aggiunta di un nuovo articolo per ciascun registro. Il tenore dei nuovi articoli ricalca le disposizioni corrispondenti della LCStr.

2.2 Legge del 13 dicembre 2002[21] sui disabili

Art. 9 cpv. 3 lett. c n. 4

Con l'aggiunta dell'articolo 14 D-LNI le organizzazioni possono presentare ricorso contro il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio per i natanti delle imprese pubbliche di navigazione. Non è tuttavia prevista una procedura formale di partecipazione o di deposito dei piani.

2.3 Legge federale del 19 giugno 1959[22] sull'assicurazione per l'invalidità

Art. 66 cpv. 1

Se ha dubbi sulla capacità fisica o psichica di condurre di beneficiari di rendite d'invalidità, l'ufficio cantonale AI può comunicare i dati necessari per la valutazione dell'idoneità e della competenza a condurre non solo all'autorità cantonale competente per la circolazione stradale ma anche a quella per la navigazione. In presenza di tale comunicazione, quest'ultima procede ai necessari accertamenti.

21 RS **151.3**
22 RS **831.20**

3 Ripercussioni

3.1 Ripercussioni per la Confederazione

3.1.1 Ripercussioni finanziarie

Le modifiche non generano costi supplementari per la Confederazione. Il dispendio generale legato all'ispezione per l'ammissione dei natanti resta invariato. Con la nuova procedura di ammissione sarà possibile, in settori meno rilevanti, rinunciare all'ispezione sulla base degli attestati di sicurezza presentati, mentre in settori importanti per la sicurezza si potranno effettuare esami approfonditi in funzione dei rischi.

L'accertamento semplificato dell'idoneità a condurre non ha ripercussioni finanziarie per la Confederazione poiché l'esecuzione è di competenza dei corpi di polizia cantonali.

Nemmeno l'abrogazione dell'articolo 49 e il completamento dell'articolo 56 danno luogo a spese supplementari per la Confederazione.

La creazione e la gestione dei registri da parte della Confederazione implicherebbe per quest'ultima un onere supplementare in termini di personale pari a 2–3 posti. I costi supplementari di personale e quelli per la creazione e la gestione delle banche dati sono tuttavia finanziati integralmente dai Cantoni.

3.1.2 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Nel settore dell'ammissione dei battelli per passeggeri, dei battelli merci e dei galleggianti speciali gli aspetti legati alla sicurezza acquistano un'importanza sempre maggiore e generano costi di personale crescenti per le autorità competenti. Mantenendo immutato l'attuale organico non sarà più possibile garantire l'adempimento dei compiti. Visto però che un aumento del personale è fuori discussione, occorre cercare alternative. L'introduzione dell'attestato di sicurezza e della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi permette all'autorità competente di effettuare ispezioni mirate e accurate sgravandola dai compiti di routine. Le conoscenze specialistiche disponibili possono quindi essere utilizzate in modo più mirato, il che permette di aumentare la sicurezza con le stesse risorse di personale nonostante la crescente complessità dei natanti.

Per quanto riguarda l'accertamento della capacità di condurre è sufficiente rinviare alle disposizioni applicabili alla circolazione stradale, tra cui quelle sulla procedura di verifica e accertamento della capacità di guida. Autorizzando l'analisi alcolemica dell'alito come mezzo di prova si facilita il lavoro delle autorità d'esecuzione. Queste ultime conoscono peraltro già la procedura e possono sfruttare l'ampio bagaglio di esperienze acquisito nel settore della circolazione stradale.

L'abrogazione delle disposizioni penali applicate al trasporto illecito di persone permette di uniformare le disposizioni penali e procedurali e, come anche la modifica dell'articolo 56 LNI, non ha alcun effetto sui costi di personale.

Per quanto riguarda i costi supplementari di personale per la Confederazione legati alla creazione e alla gestione dei registri si rinvia all'ultimo paragrafo del numero 3.1.1.

3.1.3 Altre ripercussioni

Le modifiche proposte non hanno ripercussioni sul piano organizzativo o nel settore della costruzione.

3.2 Ripercussioni per i Cantoni e i richiedenti

La vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi avrà ripercussioni per i Cantoni poiché è a loro che compete l'ammissione dei battelli merci e dei galleggianti speciali nonché dei battelli per passeggeri impiegati nel traffico non sottoposto a concessione federale. Quanto affermato in precedenza per la Confederazione vale anche in questa sede: il dispendio generale legato all'ispezione per l'ammissione dei natanti resta invariato. Con la nuova procedura di ammissione sarà però possibile, in settori meno rilevanti, rinunciare all'ispezione laddove sono presentati attestati di sicurezza, mentre in settori importanti per la sicurezza si potranno effettuare esami approfonditi in funzione dei rischi.

Grazie alla formulazione univoca, le modifiche proposte per l'accertamento della concentrazione di alcol nel sangue porteranno a uno sgravio. Per quanto riguarda la verifica della capacità degli ultrasettantenni di condurre natanti, si prevede invece un aumento del dispendio amministrativo per i Cantoni. Questo dispendio è difficilmente quantificabile in quanto non si conosce il numero dei conduttori che si sottoporranno alla procedura. Va detto però che i Cantoni hanno un'ampia esperienza in questo campo, maturata nel settore della circolazione stradale e della navigazione. È chiaro che i conduttori ultrasettantenni interessati dovranno sostenere costi supplementari, che sono però accettabili se si considera che consentono di mantenere un elevato standard di sicurezza.

Per i richiedenti, il passaggio a una vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi dovrebbe da un lato ridurre leggermente gli emolumenti, dall'altro aumentare i costi per la produzione degli attestati di sicurezza. I costi complessivi potrebbero aumentare rispetto a oggi ma l'aumento risulterebbe comunque contenuto se si considera il costo totale della costruzione di un battello.

L'esecuzione delle prescrizioni sull'accertamento della capacità di condurre spetta ai Cantoni. Spesso le autorità di polizia incaricate dispongono già di esperienza al riguardo, maturata nel settore della circolazione stradale. Questo fatto e la precisione delle disposizioni della LNI facilitano l'accertamento della capacità di condurre. I Cantoni traggono quindi vantaggio dalle nuove disposizioni.

Poiché la creazione e la gestione di registri specifici per la navigazione sono funzionali all'esecuzione della legislazione sulla navigazione, di competenza dei Cantoni, è opportuno che siano questi ultimi a sostenerne i costi, tanto più che i registri porte-

ranno uno sgravio a livello attuativo e che i costi potranno essere in parte coperti attraverso la riscossione di emolumenti.

3.3 Ripercussioni per l'economia

L'introduzione dell'attestato di sicurezza e della vigilanza sulla sicurezza in funzione dei rischi comporterà spese per le imprese di navigazione. Per i battelli adibiti al trasporto di passeggeri, i battelli merci e i galleggianti speciali la produzione degli attestati di sicurezza potrebbe generare un aumento del 3–5 per cento dei costi complessivi di costruzione o trasformazione. È tuttavia difficile quantificarli con precisione visto che i costi supplementari dipendono fortemente dalla portata e dalla complessità del progetto. Questi costi sono unici e non concernono la flotta esistente (eccetto le trasformazioni che hanno ripercussioni sulla sicurezza dei natanti). La modifica non ha pertanto ripercussioni rilevanti per l'economia, tanto più che gli emolumenti per i controlli dovrebbero diminuire.

L'abrogazione dell'articolo 49 (pena per il trasporto illecito di persone) e il completamento dell'articolo 56 (prescrizioni specifiche per la navigazione militare) non avranno ripercussioni sull'economia.

3.4 Ripercussioni per la società

Le modifiche non hanno ripercussioni sulla società. L'esame in funzione dei rischi e le disposizioni sulla capacità di condurre possono tuttavia migliorare la sicurezza sulle acque svizzere in generale.

3.5 Ripercussioni per l'ambiente

Il disegno non ha ripercussioni sull'ambiente.

3.6 Altre ripercussioni

Il disegno non avrà prevedibilmente ripercussioni su altri ambiti, in particolare su quello della politica estera.

4 Programma di legislatura e strategie nazionali del Consiglio federale

4.1 Rapporto con il programma di legislatura

Il disegno non è stato annunciato nel messaggio del 27 gennaio 2016[23] sul programma di legislatura 2015–2019.

4.2 Rapporto con le strategie nazionali del Consiglio federale

Il disegno non ha legami diretti con le strategie nazionali del Consiglio federale.

5 Aspetti giuridici

5.1 Costituzionalità

Il disegno di revisione si fonda sull'articolo 87 della Costituzione federale[24] (competenza legislativa della Confederazione in materia di navigazione).

5.2 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

La navigazione sul tratto del Reno tra Rheinfelden e Basilea è disciplinata dalle prescrizioni della CCNR. Il regolamento per l'ispezione dei battelli del Reno prevede la possibilità di esentare un'imbarcazione dalla visita tecnica se da un attestato valido, rilasciato da un organismo di classificazione autorizzato, risulta che l'imbarcazione soddisfa i requisiti.

Il regolamento di polizia per la navigazione sul Reno contiene in linea di massima le stesse disposizioni sull'incapacità di condurre della legislazione svizzera sulla navigazione interna, ma non stabilisce come vada accertata l'incapacità per stato di ebrietà. Questo aspetto è disciplinato dai singoli Stati.

Il regolamento per l'ispezione dei battelli del Reno contempla altresì disposizioni in merito a una banca dati elettronica (European Hull Data Base, EHDB), che si limitano però all'identificazione univoca delle unità navali. Non contempla disposizioni su registri analoghi a quelli previsti dal presente disegno.

Come già illustrato in modo esauriente al numero 1.5, la presente revisione è compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera.

23 FF **2016** 909
24 RS **101**

5.3 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 164 Cost. e l'articolo 22 capoverso 1 della legge del 13 dicembre 2002[25] sul Parlamento l'Assemblea federale emana sotto forma di legge federale tutte le disposizioni importanti che contengono norme di diritto.

5.4 Subordinazione al freno delle spese

Poiché non comporta spese uniche superiori a 20 milioni di franchi o nuove spese ricorrenti superiori a 2 milioni di franchi, il presente disegno non sottostà alle disposizioni sul freno alle spese di cui all'articolo 159 capoverso 3 lettera b Cost.

5.5 Conformità alla legge sui sussidi

Il disegno non crea una base giuridica per il versamento di sussidi e non contempla la concessione di crediti o la definizione di limiti di spesa.

5.6 Delega di competenze legislative

Il disegno prevede solo mandati legislativi al Consiglio federale che autorizzano quest'ultimo ad emanare disposizioni esecutive per concretizzare la legge, conformemente all'articolo 182 capoverso 2 Cost. Va menzionato che le disposizioni degli articoli 17*b* capoverso 2, 24*b* capoversi 6 e 7 e 56 capoverso 2bis D-LNI delegano più di semplici competenze esecutive.

5.7 Protezione dei dati

Per attuare le disposizioni del disegno relative alle banche dati centralizzate è necessario trattare dati personali. Il trattamento è retto dalle stesse regole applicate per la gestione dei dati dei conducenti nel settore della circolazione stradale e soddisfa pertanto le esigenze della protezione dei dati.

25 RS **171.10**