



3003 Berna, 1° aprile 2020

Istruzione del DATEC concernente l'equipaggiamento con sistemi di post-trattamento dei gas di scarico di nuovi motori ad accensione per compressione installati su battelli impiegati per il trasporto professionale

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

ordina:

visto l'articolo 18 capoverso 2 dell'ordinanza del 14 ottobre 2015¹ sui requisiti per i motori di battelli nelle acque svizzere (OMBat),

I. Disposizioni generali

Art. 1 Scopo

¹ La presente istruzione disciplina l'esecuzione, in caso di nuova motorizzazione di battelli impiegati per il trasporto professionale, delle disposizioni concernenti l'eventuale rinuncia a equipaggiare i motori

- a. con un sistema per la riduzione dell'emissione di particolato; e
- b. con un sistema per la riduzione dell'emissione di ossidi di azoto.

² Serve alle autorità competenti come ausilio nell'ambito dei controlli di cui all'articolo 9 capoverso 4 e all'articolo 9^{bis} capoverso 4 OMBat. In tal modo si intende garantire l'uniformità della prassi seguita dalle autorità competenti per l'esecuzione della normativa.

Art. 2 Campo d'applicazione

La presente istruzione si applica a tutti i battelli impiegati per il trasporto professionale e ai quali sono applicabili gli articoli 9 e 9^{bis} OMBat.

¹ RS 747.201.3





Aktenzeichen: BAV-513.313-7/2/1/1

II. Basi legali

Art. 3 Principi

¹ Se su un battello impiegato per il trasporto professionale è installato un nuovo motore ad accensione per compressione privo di un sistema per la riduzione dell'emissione di particolato e con potenza nominale superiore a 37 kW, l'autorità competente valuta se equipaggiare il dispositivo d'evacuazione del gas di scarico con un tale sistema è tecnicamente fattibile ed economicamente sostenibile secondo gli articoli 6 e 7 della presente istruzione. In caso affermativo il dispositivo deve essere munito di un sistema per la riduzione dell'emissione di particolato.

² All'atto dell'installazione di un nuovo motore ad accensione per compressione già dotato di un sistema di post-trattamento dei gas di scarico in virtù del regolamento (UE) 2016/1628², l'autorità competente controlla se per i motivi tecnici di cui all'articolo 6 sia possibile rinunciare al sistema per la riduzione dell'emissione di particolato e/o a quello per la riduzione dell'emissione di ossidi di azoto (cfr. art. 9 cpv. 4 e 9^{bis} cpv. 4 OMBat).

³ I controlli di cui ai capoversi 1 e 2 sono eseguiti su richiesta del proprietario del battello. La documentazione da presentare è definita all'articolo 9.

⁴ Sono considerati «nuovi» i motori ad accensione per compressione prodotti o importati in Svizzera dopo il 1° giugno 2007 (secondo la data d'importazione dell'attestato di sdoganamento), se risulta che al 1° giugno 2007 il relativo modello è stato ancora prodotto nella stessa forma.

Art. 4 Impiego a scopo professionale

Questo concetto è definito per analogia ai sensi dell'articolo 3 dell'ordinanza del 4 novembre 2009³ sul trasporto di viaggiatori. Ai fini dell'applicazione della presente istruzione è tuttavia irrilevante se sono effettuati trasporti di viaggiatori o di merci.

Art. 5 Sistemi di filtri antiparticolato

È consentito installare solo sistemi per la riduzione dell'emissione di particolato che adempiono i requisiti di cui all'articolo 9 capoverso 3 OMBat.

² Regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 settembre 2016 relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali, e che modifica i regolamenti (UE) n. 1024/2012 e (UE) n. 167/2013 e modifica e abroga la direttiva 97/68/CE, versione della GU L 252 del 16.9.2016, pag. 53.

³ RS 745.11



Aktenzeichen: BAV-513.313-7/2/1/1

III. Condizioni

Art. 6 Fattibilità tecnica

¹ La fattibilità tecnica dell'equipaggiamento sussiste se nel locale del motore o in un locale adiacente è disponibile spazio sufficiente per alloggiare il sistema di post-trattamento dei gas di scarico di cui all'articolo 2 lettera o OMBat. In ogni caso vanno rispettate le prescrizioni d'installazione del fabbricante del motore e del sistema di post-trattamento dei gas di scarico.

² Se l'equipaggiamento di un battello con un sistema di post-trattamento dei gas di scarico implica la necessità di adottare ulteriori misure per rispettare i requisiti relativi alla stabilità e alla galleggiabilità in caso di falla, è possibile rinunciare a tale equipaggiamento.

³ Non sussiste la fattibilità tecnica ai sensi della presente istruzione, qualora l'equipaggiamento con un sistema di post-trattamento dei gas di scarico richieda l'esecuzione sul battello di interventi strutturali volti a modificare la compartimentazione o la struttura portante dello scafo.

Art. 7 Sostenibilità economica

¹ La sostenibilità economica è definita in base alle ore di esercizio annue dei motori ad accensione per compressione installati sul battello. I motori ad accensione per compressione che sono in esercizio per più di 300 ore all'anno vanno equipaggiati con sistemi per la riduzione dell'emissione di particolato, conformemente all'articolo 5.

² Il numero di ore di esercizio rilevante per determinare la sostenibilità economica corrisponde al valore medio degli ultimi 60 mesi (cinque anni) in cui il motore ad accensione per compressione era in esercizio. Se il motore è in esercizio da meno di 60 mesi, il numero medio delle ore di esercizio viene calcolato a partire dal primo giorno del mese seguente all'entrata in servizio fino all'ultimo giorno (compreso) del mese in cui il motore viene sostituito. Il calcolo va effettuato arrotondando il risultato per mesi completi, secondo gli esempi di cui all'allegato 1.

³ Se è in grado di dimostrare, per esempio in seguito a un cambiamento di utilizzazione del battello, che in futuro il numero delle ore di esercizio sarà sempre inferiore a 300 all'anno, il gestore non è tenuto a installare un sistema per la riduzione dell'emissione di particolato. Nel caso in cui il numero delle ore di esercizio risulti superiore a 300 all'anno, il gestore viene obbligato a equipaggiare il battello con un sistema per la riduzione dell'emissione di particolato con una decisione dell'autorità competente. Tale sistema va installato durante il periodo di manutenzione successivo, tuttavia al più tardi un anno dopo che è stato accertato l'aumento delle ore di esercizio.



Aktenzeichen: BAV-513.313-7/2/1/1

IV. Eventi particolari

Art. 8 Mancato funzionamento di un motore ad accensione per compressione

Se durante l'esercizio un motore ad accensione per compressione subisce un danno imprevisto che ne rende necessaria la sostituzione a breve termine, si può rinunciare temporaneamente a installare un sistema per la riduzione dell'emissione di particolato qualora non sia possibile acquistare e installare tempestivamente tale sistema. La presente deroga si applica ai motori che non sono già equipaggiati con un sistema per la riduzione dell'emissione di particolato in virtù del regolamento (UE) 2016/1628⁴. Il sistema va installato durante il periodo di manutenzione successivo, tuttavia entro un anno dall'installazione del nuovo motore sul battello.

V. Disposizioni finali

Art. 9 Possibilità di verifica

Il gestore è tenuto a fornire tutti i documenti richiesti. Al fine di verificare i dati forniti, l'autorità competente, su richiesta, può consultare il libro di bordo e il registro di manutenzione, richiedere altri documenti e controllare le ore di esercizio del motore, qualora sia presente sul natante il relativo contatore.

Art. 10 Entrata in vigore

La presente istruzione entra in vigore il 1° aprile 2020.

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni

Simonetta Sommaruga
Consigliera federale

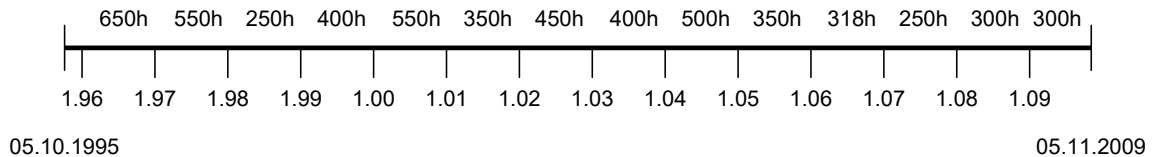
⁴ Cfr. nota a piè di pagina relativa all'art. 3.



Aktenzeichen: BAV-513.313-7/2/1/1

ALLEGATO 1: Esempi di calcolo (arrotondati a numeri interi)

Esempio 1: (la data di entrata in servizio risale a più di 60 mesi prima)

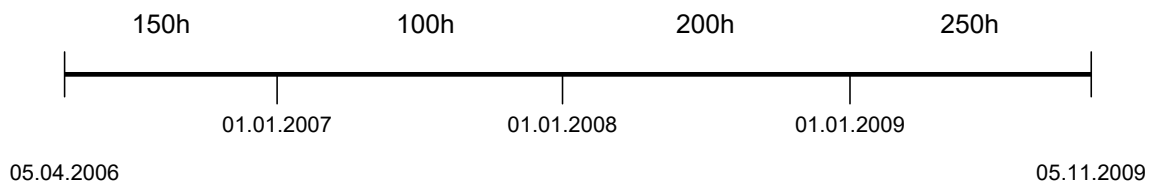


- Entrata in servizio il 5.10.1995
- Sostituzione del 5.11.2009, nell'11° mese dell'anno 2009
- Nel calcolo sono considerati solo gli ultimi 60 mesi (5 anni), vale a dire le ore di esercizio effettuate dopo il 1° dicembre 2004.
- Numero di ore di esercizio secondo il contatore e il libro di bordo o il registro di manutenzione, relative agli ultimi 60 mesi (12.2004, 2005 ecc. fino all'11.2009 compreso) =
 $500 \times \frac{1}{12} + 350 + 318 + 250 + 300 + 300 = 1560 \text{ h}$
- Periodo di esercizio: 1 (2004) + 4 x 12 (dal 2005 al 2008 compreso) + 11 mesi (2009) = 60 mesi
- Numero medio di ore di esercizio all'anno; $1560 : \frac{60}{12} = 1560 : 5 = \underline{312 \text{ h}}$

Risultato:

Il numero medio di ore di esercizio è di 312 h all'anno. È necessario installare **un** sistema di filtri antiparticolato conformemente all'articolo 5.

Esempio 2: (la data di entrata in servizio risale a meno di 60 mesi prima)



- Entrata in servizio il 5.4.2006, nel 4° mese del 2006
- Sostituzione del 5.11.2009, nell'11° mese dell'anno 2009
- Numero di ore di esercizio secondo il contatore e il libro di bordo o il registro di manutenzione = 750 h
- Periodo di esercizio: 8 (2006) + 12 (2007) + 12 (2008) + 11 (2009) mesi = 43 mesi
- Numero medio di ore di esercizio all'anno; $750 : \frac{43}{12} = \underline{195 \text{ h}}$

Risultato:

Il numero medio di ore di esercizio è di 195 h all'anno. **Non** è necessario installare un sistema di filtri antiparticolato conformemente all'articolo 5.

