

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Navigazione sul Lago Maggiore. Cosa intende fare il Consiglio di Stato affinché Berna si svegli?

La navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano sono regolate dalla stessa Convenzione stipulata tra l'Italia e la Svizzera il 2 dicembre 1992. La stessa prevede che la navigazione sia assicurata sul Lago di Lugano da una società munita di atto di concessione svizzero e sul Lago Maggiore da una società munita di atto di concessione italiano. Purtroppo la differenza di servizio si vede eccome. Se per quel che concerne la navigazione sul Lago di Lugano non abbiamo sentito lamenti, per quel che concerne il Lago Maggiore, queste sono ricorrenti e già oggetto di innumerevoli atti parlamentari presentati dal primo firmatario, Silvano Bergonzoli (vedi lista allegata).

Citiamo in particolare quello intitolato: **«La NLM ha portato a Locarno un catamarano definito "di nuova concezione" ma che in Italia non lo voleva più nessuno!»** (vedi articolo allegato apparso sul quotidiano il Giorno del 17.07.2005), ma anche molti altri che denunciavano lo stato pietoso dei battelli, forti emissioni di fumi con relativi odori sgradevoli e soprattutto la recentissima questione della diminuzione delle corse con conseguenti licenziamenti. Atti ai quali il Consiglio di Stato ha però sempre risposto in maniera evasiva, senza approfondire la tematica.

Per quel che concerne la problematica, Silvano Bergonzoli, è in grado di fornire una corposa documentazione.

Ritornando alla Convenzione, quest'ultima, per quel che concerne gli orari, stabilisce all'art. 12 che le imprese i cui natanti assicurano un servizio regolare di linea tra la Svizzera e l'Italia sottopongono alle autorità competenti di ciascuno degli Stati contraenti i progetti d'orario entro i termini fissati dalle rispettive autorità. Implicito è che la diminuzione delle corse di qui sopra dovrebbe essere stata sottoposta, almeno per informazione, alle competenti autorità federali. A tale riguardo sarebbe oltremodo interessante conoscere se ne hanno semplicemente preso atto o se, almeno per una volta, si sono attivate per difendere il Canton Ticino e i suoi posti di lavoro. Ci teniamo a sottolineare che con l'entrata in vigore della Convenzione è stata pure costituita una Commissione consultiva mista (art. 18) che, tra i suoi compiti (v. art. 18 cpv. d), ha quello di - citiamo testualmente - "risolvere le eventuali difficoltà risultanti dall'applicazione della presente Convenzione e del Regolamento, formulando proposte ai Governi degli Stati contraenti." In ultima ratio, se non soddisfatto dall'esito delle discussioni nell'ambito della Commissione mista, resta la possibilità di rivolgersi a un Tribunale arbitrale (art. 20) e al limite estremo di denunciare la Convenzione (vedi art. 21 cpv. 2 che, citiamo testualmente, indica: "Ogni Stato contraente può denunciare in qualsiasi momento la presente Convenzione che comunque rimarrà in vigore per un anno a decorrere da tale data."

Fatta questa doverosa premessa, chiediamo al Consiglio di Stato:

1. dalla lettura della Convenzione si evince che la stessa è stata:
Conclusa il 2 dicembre 1992
Approvata dall'Assemblea federale il 16 dicembre 1993
Entrata in vigore mediante scambio di note il 1° giugno 1997
(Stato 1° marzo 2012)

Non siamo però riusciti a trovare la data della scadenza.

Il Consiglio di Stato è in grado di dirci quale è la data esatta della scadenza di questa convenzione?

2. A chi e in che data sono stati comunicati sia a livello federale, che eventualmente cantonale, le modifiche di orario comprendenti le soppressioni di alcune corse? Qual è stata la reazione dell'autorità federale, eventualmente cantonale, preposta?
3. Chi sono i membri della sopraccitata Commissione consultiva mista? La questione della soppressione di alcune corse con conseguenti licenziamenti è stata sollevata nell'ambito di tale Commissione? In caso affermativo, con che esito? Si è eventualmente fatto ricorso al Tribunale arbitrale? In caso affermativo, con che esito?
4. Come viene giudicato l'atteggiamento delle competenti autorità federali in tutta questa vicenda? Il Consiglio di Stato si è già attivato per sapere se le competenti autorità federali sono già intervenute?
Non pensa di coinvolgere la Deputazione ticinese alle Camere federali? In caso affermativo, in che modo e con che tempistica?
Ci sono già stati degli interventi da parte della Deputazione ticinese alle Camere federali e/o di singoli deputati su questa problematica? In caso affermativo, dettagliare quale tematica è stata sollevata, da parte di chi e con quali risultati?
5. Il Consiglio di Stato ritiene esistano le premesse per farsi promotore affinché la navigazione sul Lago Maggiore, perlomeno sul bacino svizzero, venga affidata a una Società prettamente svizzera alla quale potrebbero partecipare Confederazione, Cantone, Comuni e Enti turistici interessati e finanziatori privati?
6. Da ultimo, per quel che concerne l'inquinamento, considerato che ormai sono anni ed anni che dai battelli della Navigazione Lago Maggiore fuoriesce un denso fumo puzzolente e malsano (vedi foto allegata scattata l'estate scorsa) chiediamo al Consiglio di Stato:
è al corrente di questa situazione? Intende segnalare alle autorità competenti? Chi si occupa del controllo dell'inquinamento prodotto da questi battelli? Nel caso fossero le competenti autorità italiane, intende richiedere formalmente una verifica supplementare da parte delle autorità svizzere preposte? Ritiene che l'Italia applichi gli stessi parametri della Svizzera? Come è possibile che i funzionari addetti a questa problematica, tanto ligi e precisi nel controllare le piccole imbarcazioni private, non intervengano di fronte a simili inquinamenti? Come funziona il collaudo di questi battelli?

Silvano Bergonzoli
Michele Barra

Allegati:

- 1 fotografia di un battello inquinante
- lista delle interrogazioni
- 2 articoli della stampa italiana