

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Navigazione sul bacino Svizzero Lago Verbano, verso il futuro quale servizio pubblico regionale?

Da oltre quindici giorni la problematica della Navigazione sul bacino Svizzero del Lago Maggiore sta occupando in primis la politica nazionale, cantonale e l'opinione pubblica.

Lo sciopero ad oltranza dei 34 dipendenti residenti in Ticino (14 fissi e 20 stagionali), licenziati dalla Navigazione Lago Maggiore (NLM) con sede ad Arona/Italia il 14 giugno a datare dal 1° gennaio 2018, sta mettendo a dura prova il personale stesso, le autorità politiche federali, quella nostra cantonale, i Comuni e il settore del turismo.

Chiaramente si tratta di una problematica internazionale che concerne in primis il Consiglio federale e lo Stato Italiano, firmatari della Convenzione fra la Svizzera e l'Italia per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano entrata in vigore mediante scambio di note il 1° giugno 1997, con la relativa Concessione federale valida per dieci anni e in vigore dal 1° gennaio 2017 (in precedenza era della durata di venti anni). Tuttavia è chiaro e implicito l'interesse del Cantone nella problematica per i motivi che non devo qui elencare, in quanto da tutti ampiamente conosciuti. Infatti, il Consiglio di Stato si sta occupando della problematica e nel frattempo ha incontrato più volte i collaboratori in sciopero. Infatti, in particolare vi è la gravità per il numero dei licenziamenti annunciati di lavoratori Svizzeri e per le motivazioni addotte che giustificano questa inattesa decisione della NLM. Senza ombra di dubbio si tratta di un caso sociale di importante rilevanza, che suscita preoccupazione e molte domande. In particolare per la difesa dell'attuale Contratto collettivo di FART - NLM, del livello dei salari degli attuali collaboratori della NLM e delle loro condizioni sociali. Condizioni attuali che vanno salvaguardate e non messe a repentaglio come avvenuto con il nuovo Contratto in vigore nella Ditta che gestisce la Navigazione del Ceresio, circa 32 dipendenti di cui circa un quinto frontalieri (salari ridotti sino a 1'000.- franchi mese e calcolati al merito!). Tra l'altro il Cantone in questa Società privata ha poco da dire essendo la sua quota di partecipazione limitata a circa l'8% e con un solo rappresentante nel CdA della Società stessa.

Ancor prima dell'inizio dello sciopero, in data 19 giugno u.s., unitamente ai colleghi di Gran Consiglio Giorgio Pellanda e Andrea Giudici, avevamo presentato un'interpellanza *"Navigazione sul bacino Svizzero del Lago Verbano, Quo Vadis?"*. Nell'atto parlamentare, che qui richiamo integralmente, si ponevano tre domande. La terza in particolare tratta propositivamente la problematica dello sviluppo delle trattative in atto, che hanno bisogno di tempo e di condizioni per lo meno tranquille. Il quesito posto, considerato lo sviluppo problematico delle contrattazioni in corso, è ancor oggi di grande attualità, mi permetto riprendere il testo della richiesta:

3. Vista la presumibile non facile risposta a questi quesiti che stanno a monte del dramma dei licenziamenti, non è il caso di concedersi un anno di tempo supplementare per non cadere in precipitose decisioni gravide di conseguenze?

In data 28 giugno a Locarno si è svolta l'Assemblea dei Delegati dell'Ente di Sviluppo Regionale, presente il Direttore del Dipartimento delle finanze e dell'economia pubblica Christian Vitta. In quell'assise il Presidente del Gruppo di lavoro internazionale signor Tiziano Ponti, Sindaco del Comune di Gambarogno, ha presentato un'ampia relazione informativa sui passi intrapresi e quelli in fase di trattativa che sono allo studio per assicurare il futuro della navigazione pubblica sul bacino Svizzero del Lago Maggiore.

Si è venuti a sapere che si sta trattando la soluzione del sopravvento, con l'accordo della NLM e in sua concessione, della Ditta privata che gestisce la Navigazione sul Ceresio. Che sono previsti investimenti per oltre 12.5 mio per costruire dei nuovi battelli (fornibili in tre/quattro anni) e che per il periodo transitorio per continuare il servizio si dovranno affittare transitoriamente i natanti necessari dell'Impresa NLM italiana (immagino la soddisfazione oltre confine per avere finalmente un po' di soldi dal nostro Paese, che sin ora in decenni e decenni non ha messo un franco per questo servizio, eccettuato un piccolo importo "arcobaleno" per il servizio pubblico verso il Gambarogno, un'inezia!).

In sede di discussione è stata affrontata la problematica della soluzione di interesse regionale e di carattere pubblico che potrebbe essere offerto dalle Ferrovie Autoline Regionali Ticinesi (FART), in contrapposizione a un servizio privato che lascia in molti perplessi per i risvolti tipicamente manageriali e di profitto che si possono intravedere.

Già oggi la gestione dei salari, l'amministrazione e la cassa pensione della NLM bacino svizzero sono già riconducibili alle FART, il cui capitale di maggioranza è detenuto da Enti pubblici al 92,29% - da Confederazione (34,14%), **Cantone Ticino (51,40%)** -nella Ditta di navigazione del Ceresio solo circa l'8%-, Comuni e Patriziati (7,75%)". In modo inspiegabile, e si continua a ripeterlo ad oltranza, si è detto che non si può adottare questa soluzione FART. Perché non si può realizzare nella Regione un'organizzazione che già oggi si occupa del trasporto su strada, su rotaia verso Domodossola, le funivie e ora potrebbe gestire con comodità e competenza anche la navigazione sullo specchio svizzero del Lago Verbano? È un'occasione storica, abbandonata nel 1955 e ora da riprendersi in mano per un servizio pubblico, turistico regionale, completamente al servizio della regione tutta.

Ci chiediamo da parecchio tempo perché il Cantone, i Comuni, la OTR, la ERS, non agiscono e implementano un progetto propositivo di assoluto interesse e di importante ricaduta regionale. La soluzione è sul piatto di portata, il Cantone ha già affermato per voce del Capo del Dipartimento del territorio Claudio Zali di essere pronto a mettere mezzi finanziari in questo servizio pubblico. Ciò nonostante si vuole comunque affidarsi a imprenditori privati che, ora è fatto acquisito e assodato, non hanno dato buoni risultati specialmente nei confronti del loro personale. Evitiamo ancora una volta che nel "Locarnese dalle occasioni mancate" si perda una volta di più l'appuntamento con la storia, perdendo l'occasione di creare un servizio pubblico veramente d'interesse e di ricaduta locale.

Già oggi l'offerta turistica più importante sul Lago Maggiore - il Lago Maggiore Express (www.lagomaggioreexpress.com) è gestito in comunità da FART, dalla Ferrovia Vigezzina, da Trenitalia e dalla Navigazione Lago Maggiore. Infine, tutto gioca a favore della scelta regionale nel Locarnese, impresa tutta in mano ai nostri Enti pubblici e per un vero servizio pubblico, sostenuto da salari corrispondenti alle attuali condizioni contrattuali. Questa rivendicazione è tra l'altro sostenuta da una petizione che ha raccolto oltre diecimila firme.

Concludendo non si può che condividere quanto scritto nei giorni scorsi dal Partito socialista, che *"ritiene che un consorzio, o un'eventuale altra entità, controllata dagli Enti pubblici, permetterebbe lo sviluppo e la gestione di un reale servizio pubblico che possa soddisfare l'insieme delle esigenze in termini di offerta, occupazione, qualità dei posti di lavoro e relativi contratti collettivi nell'interesse di tutti gli attori e del bene comune"*.

Altre preoccupazioni nascono dal leggere la dichiarazione congiunta del 7 luglio della Gestione Governativa Navigazione Laghi (GGNL), con sede a Milano, e la Società Navigazione Lago di Lugano (SNL), che da una parte sottoscrivono la riassunzione del personale licenziato dalla NLM (fatto positivo), ma che nello stesso tempo non danno nessuna garanzia per la sottoscrizione dell'attuale Contratto collettivo di lavoro e che mettono alcuni interrogativi, chiamati "dovute verifiche", sull'assunzione della Cassa pensioni attuale. Chiaramente si sta cercando di avere tempo e traspare una certa pressione psicologica e di affanno!

Da più parti si chiede infine cosa succederà se dopo un anno di gestione il Consorzio privato del Lago di Lugano (per i quali nutriamo i nostri dubbi in quanto ad affidabilità) dovesse rinunciare al servizio. Vi è il rischio reale di non più avere un servizio pubblico importante sul bacino Svizzero del Verbano. Ci si chiede se vi è già un piano B se si dovesse verificare una simile situazione?

Tenuto conto di quanto sopra scritto, mi permetto formulare le seguenti domande.

1. In relazione all'interrogazione presentata il 19 giugno u.s., richiamato in particolare il punto 3. *“Vista la presumibile non facile risposta a questi quesiti che stanno a monte del dramma dei licenziamenti, non è il caso di concedersi un anno di tempo supplementare per non cadere in precipitose decisioni gravide di conseguenze?”*, considerato lo stallo delle trattative in atto, il Consiglio di Stato ha già fatto dei passi per chiedere che la Confederazione tratti un anno di tempo supplementare, lasso di tempo che permetterebbe trattative scevre da pressioni?
2. Giacché il Cantone Ticino detiene il 51.40% delle azioni delle FART, si tratta della maggioranza assoluta, quali sono i motivi che non permettono di Consorziare le FART - che già oggi assicura la maggior parte dei servizi al personale Svizzero della NLM - nella gestione del traffico pubblico e turistico nel bacino svizzero del Verbano? Motivi finanziari? Politici? Che i Comuni, OTR ed ESR non vogliono partecipare al finanziamento del servizio pubblico e turistico?
3. Nel Piano d'impresa (Business plan) di cui si parla da qualche tempo è prevista anche l'analisi approfondita della “variante FART”? Il Piano d'impresa stato commissionato dalla Confederazione o dal Cantone? In che misura finanziaria e gestionale vi è la partecipazione cantonale? Se è espresso il NO all'analisi della “variante FART”, qual è il motivo considerato che il Cantone è azionista di maggioranza nell'Azienda pubblica FART, la Confederazione partecipa con il 34.4% e i Comuni e Patriziati con il 7.75%.
4. Il Cantone è informato del peggioramento delle condizioni salariali e sociali (sembra salari decurtati sino al 20%, salari al merito sino a 10%) e li ha approvati per mezzo del suo rappresentante nel CdA SNL? Non ritiene che vi sia del dumping salariale in tutto questo? Ritiene il Consiglio di Stato questo modo di agire, pur essendo una Società privata, socialmente sostenibile?
5. Richiamato quanto scritto al punto 4. non ritiene il Consiglio di Stato sconveniente consorziarsi con una Società privata che sin da principio non dà nessuna garanzia sociale essendo condotta con intenti imprenditoriali e privatistici che non danno alcuna affidamento per garantire il servizio pubblico qual deve essere la navigazione sul braccio svizzero del Lago Maggiore?
6. Il Consiglio di Stato ha chiesto alla SNL il rispetto dell'attuale Contratto collettivo di lavoro FART - NLM, con i rispettivi livelli salariali e sociali, il tutto quale condizione indiscutibile e non trattabile per attuare il progettato Consorziamento? Se SÌ per quanti anni di durata? Sino allo spirare della Convenzione attuale nel 2026?
7. Nel caso che il Consorziamento con la SNL non andasse in porto, o se la stessa SNL dovesse rinunciare allo stesso servizio tra un anno o dopo, è previsto da sin d'ora un “piano B”?
8. Sono state predisposte indagini conoscitive e di ubicazione per realizzare un cantiere navale, con una rampa di varo e ripresa di natanti per permettere la gestione del futuro parco natanti del braccio Svizzero Lago Maggiore? È stata analizzata la zona dell'ex Cantiere Ferrari alla foce del Ticino? Sono stati presi contatti con i performanti cantieri di costruzione navale esistenti sul Lago dei Quattro Cantoni e in altre parti della Svizzera e analizzate le varianti di moderni natanti a propulsione elettrica?