

Il presente formulario
è da inviare via e-mail
sgc@ti.ch

INTERPELLANZA

Navigazione sul Lago Maggiore: dopo la presa di posizione del Consiglio federale il Cantone deve prendere in mano la situazione?

Presentata da: Paolo Caroni

Cofirmatari: Berardi – Franscella – Gendotti – Ghisolfi – Imelli – Isabella - Pagani

Data: 11 febbraio 2022

Motivazione riguardo l'interesse pubblico e l'urgenza [cfr. art. 97 cpv. 1 ultima frase LGC]

Sbloccare una situazione pregiudizievole per l'economia, il turismo e il trasporto pubblico sul Lago Maggiore.

Testo dell'interpellanza

La presente interpellanza trae spunto dalle riflessioni svolte a titolo personale dall'avv. Niccolò Salvioni, Presidente dell'associazione Locarno - Milano - Venezia, intitolata "*Navigazione sul Lago Verbano, ecco i nodi da sciogliere*" apparse il 5 febbraio u.s. su Ticinolibero.ch e su Liberatv.ch.

Egli, sulla base della recente risposta del Consiglio federale all'interpellanza del Consigliere nazionale Bruno Storni ha rilevato che:

- se da un lato il Consiglio federale non poteva che opporsi alla proposta -provocatoria- di disdire la convenzione internazionale italo svizzera che dal 1992 disciplina la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano,

dall'altro ritiene sorprendente la risposta secondo cui:

- per avviare negoziati che permettano una gestione e concessione separata del bacino svizzero del Lago Maggiore "*le autorità del Cantone Ticino elaborino, in collaborazione con le imprese interessate e altri fornitori di servizi turistici, proposte consolidate per la navigazione sul Lago Maggiore*"; e che
- queste proposte, in un secondo momento, potranno essere poi coordinate con i partner italiani nell'ambito della rispettiva esistente *Commissione mista*.

Rileva per iniziare che è la Confederazione svizzera che avrebbe le competenze costituzionali sulla legislazione sulla navigazione, del rispetto del diritto internazionale, delle relazioni con

l'estero e dei trattati internazionali. Queste competenze, la Costituzione federale, solitamente non le attribuisce ai Cantoni.

Rileva inoltre, quale base normativa internazionale di partenza, che sulla base degli usi e costumi del diritto della navigazione interna raccolti nel Regolamento di Berlino sulle risorse d'acqua del 2004, che di principio prevede la libertà di navigazione, e della Convenzione di Barcellona sulla libertà di transito del 20 aprile 1921, che regola il regime delle vie navigabili d'interesse internazionale, in condizioni normali, dovrebbero poter essere istituite non solo connessioni di trasporto interne ma anche bidirezionali internazionali -quantomeno non di cabotaggio- sul lago Maggiore, oltre che fluviali in direzione del Mare Adriatico, a favore degli Stati continentali che non vi hanno uno sbocco.

Nella riflessione menzionata, vengono poste delle domande che concernono sia la politica del Cantone Ticino che quella federale svizzera, la cui risposta da parte del Consiglio di Stato probabilmente permetterebbe di comprendere e situare meglio il quadro e i limiti entro i quali sia la politica cantonale sia quella federale intendono posizionarsi nel contesto delle trattative da svolgere con la Repubblica italiana.

Visto quanto precede, il sottoscritto formula le seguenti domande:

1. Il Consiglio di Stato come intende procedere per elaborare le proposte auspiccate dal Consiglio federale nella propria risposta?
2. Per "proposte consolidate", ai sensi della risposta federale, vanno intese puntuali proposte di modifica della Convenzione in essere dal 1992 tra i due paesi?
3. Per proposte "consolidate internamente" il Consiglio federale intende all'interno del Cantone Ticino, oppure discusse anche con omologhe strutture italiane delle Province e Regioni confinanti, e – dunque - mediante una consultazione internazionale che coinvolga anche i portatori di interesse omologhi in Italia, magari tramite uno specifico tavolo di lavoro tecnico di Regio insubrica?
4. Ritenuto che decenni di protezionismo di linea della Gestione Governativa Navigazione Laghi – GGNL - di Roma, a danno anche del servizio non di linea, ha generato l'assenza completa di qualsiasi impresa alternativa di navigazione passeggeri e merci svizzero-ticinese - sia interna sia internazionale -, anche non di linea sul Lago Maggiore, quali sono gli attuali "portatori di interesse" cantonali alla navigazione?
5. Per quale ragione manca tutt'ora una "cabina di regia" formale internazionale a base federale che diriga, pianifichi territorialmente e sviluppi l'infrastrutturazione di navigazione necessaria (moli e porti d'attracco, percorsi sicuri, le conche di navigazione ancora mancanti per il raccordo al mare Adriatico), analogamente a quanto effettuato ad esempio dalle – esistenti - Commissioni di navigazione internazionale dei bacini del Reno e del Danubio?
6. Parallelamente alla domanda precedente, per quale ragione tra Svizzera ed Italia, per il bacino del Lago Maggiore che confluisce in quello del Po, manca – anche - tutt'ora una "cabina di regia" formale internazionale che diriga, pianifichi territorialmente e sviluppi l'infrastrutturazione di protezione e regolazione necessarie sulla base della Convenzione delle Nazioni Unite di Helsinki del 17 marzo 1992 sulla protezione e l'utilizzazione dei corsi d'acqua transfrontalieri e dei laghi internazionali, ratificata da Svizzera e Italia, analogamente a quanto effettuato tra altre ad esempio dalle – esistenti - Commissioni internazionali di protezione del Reno e del Danubio?

7. Per quale ragione la Sezione Navigazione del Dipartimento federale dei trasporti di Berna si occupa esclusivamente delle acque interne svizzere o - sulla base di convenzioni internazionali - della navigazione sul Reno, il cui interlocutore, solo per quest'ultima, è l'Ufficio federale della navigazione marittima di Basilea, facente parte del Dipartimento federale degli affari esteri, mentre non si occupano dei rapporti internazionali di navigazione tra Cantone Ticino/Svizzera ed Italia, che potrebbero concernere anche aspetti di collegamento marittimi con il mare Adriatico?
8. Come intende affrontare il Cantone Ticino assieme alla Confederazione, nell'ottica di una possibile ripresa di gestione di navigazione possibilmente anche internazionale bidirezionale tra svizzera e Italia, la completa assenza di adeguate strutture di navigazione, attracco, cantieristiche e portuali di interfaccia intermodale per trasporto di persone (e magari anche merci sul Lago Maggiore), sia che queste si riferiscano alle necessità limitate alla navigazione sul bacino svizzero del Lago Maggiore, sia internazionali sul Lago Maggiore, con estensione fluviale fino al Mare Adriatico?
9. Per quale motivo il Consiglio federale, una volta deciso dal Cantone Ticino quale tipo di navigazione vuole proporre economicamente sui laghi Maggiore e di Lugano, ha previsto di sottoporre i risultati consolidati ottenuti all'attuale "*Commissione consultiva mista*" per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano?
10. Ritiene il Consiglio di Stato adeguato che, sulle possibili radicali modifiche di assetto della navigazione, venga consultata la Commissione Internazionale che ha quale compito a quello di garantire l'applicazione della Convenzione di navigazione del 1992 in essere, di impostazione protezionistica del servizio di linea e a danno del servizio non di linea, ad esclusivo favore di GGNL?
11. Chi fa parte di questa Commissione mista e da quanto? Per quale motivo l'esistenza della Commissione non viene indicata pubblicamente sul sito della Confederazione né del Cantone?
12. Analogamente alla struttura basata sul diritto di navigazione vigente sul lago di Costanza, ritiene il Consiglio di Stato possibile ipotizzabile, quale nuova struttura di navigazione dei laghi, che due imprese concessionarie - una svizzera e una italiana - con diritto di navigazione su entrambe i laghi, oppure due - italiane e svizzere - anche diverse per ogni lago, possano offrire su ogni lago linee di trasporto anche internazionali con cabotaggio, estese per il Lago Maggiore al collegamento fluviale fino al Mare Adriatico?
13. A conoscenza del Consiglio di Stato, cosa impedisce la Confederazione Svizzera dal considerare di proporre alla Repubblica italiana una apertura della libera navigazione di trasporto pubblico - anche di cabotaggio - sui due laghi?
14. Come postulato negli anni '40 con il progetto di idrovia di trasporto merci "*Locarno – Venezia*" quale alternativa svizzera a Basilea, progetto poi modificato nel 2008 con il cambiamento della designazione in "*Locarno-Milano-Venezia*" e dello scopo quale promozione dello studio della linea internazionale turistica sostenibile a navigazione lenta su una via d'acqua unica, che dalle Alpi porta a Venezia sull'Adriatico, passando da Milano, per quale motivo, a conoscenza del Consiglio di Stato, la Confederazione appare non essere interessata neppure a valutare tale estensione di libertà di navigazione, da concordarsi con la Repubblica italiana e le Regioni e Province interessate?
15. Non ritiene il Consiglio di Stato che, da una apertura reciproca della libertà di navigazione sui bacini svizzero e italiano del Lago Maggiore, con estensione a favore di tutti anche della navigazione fluviale lungo i canali lombardi, del Ticino sub lacuale e del fiume Po fino al mare

Adriatico, ne beneficerebbero non solo tutto il lago Maggiore italo-svizzero, ma anche il locarnese, il Cantone Ticino e la Confederazione, diventando il capolinea di una straordinaria tratta idroviaria turistica internazionale?

Allegato:

Riflessioni avv. Salvioni "*Navigazione sul Lago Verbano, ecco i nodi da sciogliere*" apparse su ticinolibero.ch