

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

Risposta del 22 febbraio 2022 all'interpellanza presentata l'11 febbraio 2022 da Paolo Caroni e cofirmatari

CARONI P. - Mi rimetto al testo e alle domande dell'interpellanza, che prende spunto dalla risposta alla mozione¹ a livello federale del Consigliere nazionale Bruno Storni e anche da un contributo² scritto dall'avvocato Niccolò Salvioni, presidente dell'Associazione Locarno-Milano-Venezia. Mi riferisco, in particolare, al fatto che dalla risposta alla mozione Storni sembra che il Consiglio federale "scarichi il barile" al Canton Ticino in merito alla soluzione della situazione della parte svizzera del Lago Maggiore. Si ha l'impressione di non poter decidere sul nostro territorio e sul nostro lago.

BERTOLI M., PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI STATO - Siccome l'interpellanza è molto lunga ed articolata, chiedo al Cancelliere di dare lettura della risposta scritta.

CODURI A., CANCELLIERE DELLO STATO - L'atto parlamentare in questione si riferisce alla situazione della navigazione sui due principali laghi ticinesi e specialmente sul Lago Maggiore, dopo la risposta del Consiglio federale all'interpellanza del Consigliere nazionale Bruno Storni. Prima di entrare nel merito delle risposte alle domande, va premesso che il Consiglio di Stato ha recentemente conferito al Delegato cantonale per le relazioni esterne, Francesco Quattrini, il mandato di convocare un apposito tavolo cantonale che includa tutti i principali portatori di interesse. Per questo motivo, determinate domande poste dagli interpellanti troveranno verosimilmente risposta nelle conclusioni dei lavori del predetto tavolo. Altre risposte concernono invece questioni di diretta competenza della Confederazione. Nel merito delle domande rispondiamo come segue.

1. Il Consiglio di Stato come intende procedere per elaborare le proposte auspicate dal Consiglio federale nella propria risposta?

In risposta alla sollecitazione del Consiglio federale alla mozione Storni, peraltro ribadita dalla Direttrice del DATEC Simonetta Sommaruga in una sua risposta del 17 gennaio scorso al Consiglio di Stato, il Governo ha proceduto a convocare un apposito tavolo territoriale che si riunirà giovedì 24 febbraio. Esso ha il mandato di consolidare una posizione condivisa fra i vari autori cantonali, così da giungere all'elaborazione di proposte innovative e sostenibili per la navigazione sui laghi ticinesi da trasmettere alle preposte istanze della Confederazione.

2. Per proposte consolidate ai sensi della risposta federale vanno intese puntuali proposte di modifica della Convenzione³ in essere dal 1992 tra i due Paesi?

¹ [Mozione n. 21.4355](#): *Per una nuova convenzione con l'Italia per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano*, Bruno Storni per la Deputazione ticinese al Consiglio nazionale, 30.11.2021.

² [Navigazione sul Verbano: Ecco i nodi da sciogliere](#), Niccolò Salvioni, 11.02.2022.

³ [Convenzione](#) fra la Svizzera e l'Italia per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano [RS 0.747.225.1].

Negli intenti del Consiglio di Stato la modifica dell'attuale Convenzione costituisce un'ultima ratio, tenuti in considerazione i tempi lunghi di una sua eventuale rinegoziazione.

3. *Per proposte consolidate internamente il Consiglio federale intende all'interno del Canton 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 tecnico di Regio Insubrica?*

Prima di rivolgersi a eventuali portatori di interesse in Italia, il Consiglio di Stato ritiene necessario consolidare una posizione e una proposta progettuale condivisa e sostenibile a livello cantonale.

4. *Ritenuto che decenni di protezionismo di linea della Gestione governativa navigazione laghi 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 cantonale alla navigazione?*

Il Consiglio di Stato ha invitato al tavolo territoriale i seguenti portatori di interesse a livello cantonale: i rappresentanti dei Comuni del Locarnese, la città di Lugano, gli enti regionali di sviluppo del Luganese e del Locarnese-Valle Maggia, l'Agenzia turistica ticinese, le Organizzazioni turistiche regionali (OTR) del Luganese e del Locarnese-Valli e l'Associazione Locarno-Milano-Venezia, oltre ai competenti servizi cantonali dei Dipartimenti del territorio (DT), delle finanze e dell'economia (DFE) e delle istituzioni (DI).

5. *Per quale ragione manca tuttora 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 Mar Adriatico, analogamente a quanto effettuato, ad esempio, dalle esistenti commissioni di navigazione internazionale dei bacini del Reno e del Danubio?*

È plausibile affermare che, rispetto alle esistenti commissioni di navigazione citate, gli interessi – soprattutto commerciali – siano meno evidenti per quanto attiene alla navigazione in raccordo con il Mar Adriatico.

6. *Parallelamente alla domanda precedente, per quale ragione tra Svizzera e Italia per il bacino del Lago Maggiore, che confluisce in quello del Po, manca anche tuttora 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 utilizzazione dei corsi d'acqua transfrontalieri e dei laghi internazionali, ratificata da Svizzera e Italia, analogamente a quanto effettuato dalle esistenti commissioni internazionali di protezione del Reno e del Danubio?*

Qui dobbiamo riprendere gli argomenti della risposta precedente, aggiungendo che eventuali richieste di dettagli dovrebbero essere rivolte alle competenti autorità della Confederazione.

7. *Per quale ragione la Sezione navigazione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni si occupa esclusivamente delle acque interne svizzere, 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 invece non si occupano dei rapporti internazionali di navigazione tra Ticino, Svizzera ed Italia, che potrebbero concernere anche aspetti di collegamenti marittimi con il Mar Adriatico?*

Come già detto prima, il collegamento marittimo con il Mar Adriatico dal Locarnese ha forse un interesse commerciale meno interessante. La domanda di dettaglio andrebbe rivolta direttamente al DATEC.

8. *Come intende affrontare il Canton Ticino, assieme alla Confederazione nell'ottica di una possibile ripresa di gestione di navigazione, possibilmente anche internazionale e bidirezionale tra Svizzera e Italia, la completa assenza di adeguate strutture di navigazione, attracco, cantieristica portuale di interfaccia intermodale per il trasporto di persone e magari anche di 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 Mar Adriatico?*

La questione della mancanza di queste strutture di navigazione è un tema che sarà sicuramente trattato dal tavolo territoriale ed è pertanto prematuro avanzare delle ipotesi.

9. *Per quale motivo il Consiglio federale, una volta deciso dal Canton 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?*

La convenzione tra Svizzera e Italia per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, datata 1992, prevede la costituzione di una commissione consultiva mista che vigili sull'applicazione del suo regolamento, elaborando e sottoponendo ai Governi eventuali proposte di modifica e risolvendo le eventuali difficoltà createsi. Pertanto, la modifica dello status quo, ad esempio con riferimento al Lago Maggiore, necessita primariamente di un intervento di predetta commissione.

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 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 Gestione governativa navigazione laghi (GGNL)?*

Come riferito alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga, il Consiglio di Stato privilegia la via del dialogo con la controparte italiana tramite la riattivazione della commissione mista italo-svizzera; questa, oltre a vigilare sulla convenzione e sul regolamento, ha come scopo anche quello di risolvere le eventuali difficoltà risultanti dall'applicazione della convenzione.

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 e del Cantone?*

La commissione consultiva, come indicato nell'art. 18 della convenzione, prevede la partecipazione di un massimo di tre membri per delegazione. Dato che la stessa non si

riunisce più da svariati anni e gli interlocutori sono nel frattempo parzialmente cambiati, la Svizzera dovrà provvedere a nominare i nuovi membri della delegazione, nella quale il Cantone sarà verosimilmente inserito.

12. Analogamente alla struttura basata sul diritto di navigazione vigente sul Lago di Costanza, ritiene il Consiglio di Stato possibile e ipotizzabile, quale nuova struttura di navigazione dei laghi, che due imprese concessionarie – una svizzera e una italiana – con diritto di navigazione su entrambi 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?

La morfologia dei due laghi transfrontalieri ticinesi è assai differente rispetto a quella del Lago di Costanza. Risulta perciò difficilmente realizzabile una soluzione analoga; tuttavia, le varie opzioni saranno discusse e valutate nell'ambito del predetto tavolo cantonale.

13. A conoscenza del Consiglio di Stato, cosa impedisce alla Confederazione svizzera di considerare di proporre alla Repubblica italiana un'apertura della libera navigazione di trasporto, anche di cabotaggio, sui due laghi?

La Confederazione, già nelle discussioni intrattenute con l'Italia nel 2016 (sfociate poi nella firma di un memorandum d'intesa tra i rispettivi Ministri dei trasporti) auspicò una maggiore apertura alla concorrenza nel settore della navigazione, soprattutto a favore dello sviluppo nel settore della navigazione turistica.

14. Come postulato negli anni Quaranta 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 navigazione lenta su di 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?

Il Consiglio di Stato non ha informazioni in merito. La domanda sarebbe da rivolgere alla Confederazione.

15. Non ritiene il Consiglio di Stato che di un'apertura reciproca della libertà di navigazione sui bacini svizzero e italiano del Lago Maggiore con estensione a favore di tutti anche a favore della navigazione fluviale lungo i canali lombardi, del Ticino sub lacuale, del fiume Po fino al Mar Adriatico ne beneficerebbero non solo tutto il Lago Maggiore italo-svizzero, ma anche il Locarnese, il Ticino e la Confederazione diventando il capolinea di una straordinaria tratta idroviaria turistica internazionale?

Il Consiglio di Stato ritiene che una maggiore apertura reciproca della libertà di navigazione possa stimolare lo sviluppo della navigazione stessa in termini quantitativi e qualitativi, anche in chiave turistica. Tuttavia, data la taglia e la morfologia particolare del suo territorio, delle infrastrutture necessarie alla navigazione, nonché del quadro normativo esistente e della necessità di individuare le soluzioni auspiccate in tempi ragionevoli, il Consiglio di Stato

ritiene che la ricerca di una soluzione condivisa, quindi accettabile anche dalla parte italiana, sia più auspicabile.

Soddisfatto l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.

MERLO T. - Ho una richiesta di discussione generale in merito al fatto che la nostra interpellanza⁴ *Parità salariale: a quando i risultati dell'analisi?* non è stata considerata come urgente dall'Ufficio presidenziale, mentre questa sì. Vorrei una discussione generale per capire quanto questa sia effettivamente urgente.

Messa ai voti, la richiesta di discussione generale è respinta con 18 voti favorevoli, 32 contrari e 5 astensioni.

⁴ [Interpellanza](#): *Parità salariale: a quando i risultati dell'analisi?*, Tamara Merlo e Maura Mossi Nembrini per Più Donne, 11.02.2022. Lo stesso giorno l'interpellanza è stata trasformata in [interrogazione](#).