



ERS LVM

Ente Regionale per lo Sviluppo
Locarnese e Vallemaggia

Navigazione interna: far rispettare la sovranità svizzera

L'ERS-LVM denuncia una situazione paradossale e chiede un intervento politico del Cantone a Berna

La situazione della navigazione nel bacino svizzero del Lago Maggiore è complessa e per molti versi paradossale.

Attualmente operano sullo specchio d'acqua ticinese del Verbano due compagnie di navigazione: la concessionaria italiana "Gestione Governativa dei Servizi Pubblici di Linea di Navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como", che si occupa del traffico internazionale Italia-Svizzera, e la società di navigazione ticinese SNL, che gestisce la navigazione interna. Secondo logica il traffico viaggiatori interno dovrebbe essere gestito da SNL in autonomia e nel rispetto delle esigenze del territorio e del mercato turistico di riferimento, prevalentemente svizzero. Questo era anche l'intendimento del memorandum d'intesa firmato dai ministri Leuthard e Delrio nel 2016 e confermato dal piano industriale di SNL del 2017, che tra le altre cose prevedeva entro pochi anni un rinnovo della flotta con almeno due nuovi natanti svizzeri e completamente elettrici sul Lago di Locarno.

Scaduto il termine di 5 anni che si era posto il memorandum d'intesa, che cosa ne è stato di questi intendimenti? Come mai nonostante i lodevoli propositi, piani e sforzi di SNL, sostenuti dal territorio locarnese, nel bacino svizzero del Verbano si vedono circolare tutt'oggi solo vetusti battelli alimentati a diesel e portanti bandiera italiana (caso unico in Svizzera di navigazione interna con bandiere estere)? Come sempre il diavolo si nasconde nei dettagli e in questo caso il dettaglio non trascurabile è che la concessionaria italiana utilizza le sue credenziali di monopolista esclusivo sul Lago Maggiore anche per interferire sulle scelte del traffico interno svizzero quando queste non si allineano con i suoi interessi diretti. E quindi una situazione che doveva essere temporanea, il noleggio di natanti italiani nel periodo di transizione che doveva permettere la costituzione di una flotta svizzera, è stata resa di fatto la regola dalla concessionaria italiana, e pure aumentando nel tempo i prezzi di noleggio dei suoi natanti. L'ulteriore beffa è che l'affitto di natanti italiani alla Svizzera sulla carta non dovrebbe nemmeno avvenire, perché per l'Italia si tratta di una distrazione di mezzi pubblici italiani verso l'estero e per la Svizzera non vi è la possibilità di un corretto e completo sdoganamento e quindi si è in un regime continuo di deroga.

Contro una tale situazione paradossale si pone con fermezza la chiara denuncia del territorio locarnese che vede la propria navigazione interna vincolata a perseguire gli interessi di una compagnia statale estera contro i propri interessi nazionali. Questa situazione non solo è lesiva degli interessi svizzeri, ma anche del pieno rispetto della sovranità sul nostro territorio, in questo caso lacuale all'interno dei confini nazionali. È inoltre illogico che una navigazione puramente interna sia disciplinata da una convenzione internazionale piuttosto che dalle leggi interne sulla navigazione e sul trasporto viaggiatori. L'ERS-LVM chiede quindi al Cantone che tale denuncia arrivi con forza a Berna e che si prendano al più presto dei provvedimenti concreti.



ERS LVM

Ente Regionale per lo Sviluppo
Locarnese e Vallemaggia

Vanno aggiunte alcune cifre. Il bacino svizzero del Lago Maggiore pesa in termini di viaggiatori trasportati più di 500'000 viaggiatori all'anno, pari a ca. il 60% del mercato ticinese, mentre i viaggiatori trasportati dalla concessionaria svizzera nei bacini italiani del Ceresio non superano le 15'000 unità. Non esiste quindi alcuno scambio sui due laghi che giustifichi la cessione all'Italia del controllo sulla fetta principale del mercato ticinese.

Una soluzione in accordo con l'Italia potrebbe essere la limitazione degli accordi internazionali alla disciplina della sola navigazione trans-nazionale, disciplinando internamente ai propri stati nazionali la navigazione interna.

Se queste trattative non dovessero sortire esito positivo, la soluzione che risolverebbe alla radice il problema sarebbe la denuncia dell'attuale Convenzione internazionale che disciplina i diritti di navigazione sul Lago Maggiore, prendendo come esempio anche le convenzioni in vigore sul Lemano o sul Bodanico, nessuna delle quali così limitativa come quella in vigore sul Verbano. In questa prospettiva potrebbero essere coinvolti nella trattativa per una nuova Convenzione anche i comuni, le province e le regioni italiane affacciate sul lago, che da anni chiedono miglioramenti sostanziali anche nel bacino italiano, se non anche un trasferimento della gestione della navigazione dallo stato centrale alle regioni, trasferimento già deciso oltre vent'anni fa ma mai applicato. Ciò aprendo anche ad un maggior coinvolgimento dell'iniziativa imprenditoriale privata.

Infine un accenno all'Unione Europea, che potrebbe solo plaudire al superamento di uno degli ultimi ingiustificati monopoli di stato nei servizi di trasporto internazionali, come quello statale italiano via acqua sul Lago Maggiore.