

Navigazione sul Verbano: proprietà, gestione ed economia dei laghi

Prendo spunto dalla recente interpellanza urgente del deputato in Gran Consiglio Tiziano Galeazzi, che ha sollecitato il Governo ticinese su un nodo tecnico decisivo: il Cantone ha davvero titolo per sostituire SNL con le FART sulla linea Locarno-Tenero-Magadino dal 13 dicembre 2026?

Il punto di partenza giuridico è chiaro. La Convenzione italo-svizzera del 2 dicembre 1992 riserva l'esercizio del servizio pubblico di linea sul Lago Maggiore a un'impresa italiana munita di concessione (GGNL), alla quale la Svizzera si impegna a rilasciare la concessione per il proprio bacino.

Su questa base, e nel quadro del Memorandum d'intesa italo-svizzero del 2016, GGNL e SNL hanno costituito il 13 marzo 2018 a Milano il "Consorzio dei Laghi" (Swiss Italian Navigation Group), per coordinare lo sviluppo turistico congiunto del Verbano e del Ceresio.

È dentro questa cornice consortile che maturano poi l'accordo quadro del dicembre 2023 e il contratto di gestione del marzo 2024, che assegnerebbero a SNL l'esercizio sul bacino svizzero fino al 2046. Se questa ricostruzione è corretta, il Cantone può decidere di non finanziare più SNL, ma non ha titolo per "nominare" un nuovo gestore al suo posto, perché quel diritto discende da un rapporto concessorio internazionale a cui il Cantone resta terzo.

C'è però un elemento che nel dibattito attuale rimane sullo sfondo, e che merita di essere portato in primo piano. Ai sensi dell'art. 1 della Legge sul demanio pubblico del 18 marzo 1986, i laghi — nella porzione compresa entro i confini giurisdizionali del Cantone — fanno parte del demanio pubblico: il Verbano, nella sua parte svizzera, è proprietà dello Stato ticinese, non un bene di cui il Cantone è semplice spettatore.

Questo apre una domanda che, a mio giudizio, meriterebbe altrettanta attenzione istituzionale: se il lago appartiene formalmente al Cantone, per quale motivo la sua economia — turismo, trasporti pubblici e privati, indotto commerciale — viene di fatto governata da concessioni e accordi tra soggetti terzi (GGNL, SNL, Roma, Berna), lasciando il proprietario demaniale in una posizione debole, quasi subalterna, nella definizione dell'uso economico delle proprie stesse acque?

A questo si aggiunge un secondo elemento critico, di natura procedurale. Il "Tavolo cantonale per la navigazione" è una struttura informale, priva di base legale propria, istituita dal Governo per coordinare Cantone, SNL, GGNL e altri portatori d'interesse nel negoziare con le autorità federali e italiane la gestione autonoma della navigazione sul Verbano e nel sostenere il progetto di elettrificazione della flotta "Venti35". Ha elaborato già nel 2022 il "Progetto cantonale per la navigazione", che però non è mai

stato sottoposto al Gran Consiglio per un'approvazione formale, nonostante due mozioni interpartitiche lo richiedessero da tempo.

Ancora più grave è la sorte dell'organo che la Convenzione del 1992 effettivamente prevede e impone: la Commissione Consultiva Mista, istituita dall'art. 18 con il compito, tra l'altro, di "mantenere i rapporti con altri organismi amministrativi e privati che si occupano di questioni inerenti anche alla navigazione". A differenza del Tavolo cantonale, che almeno esiste ed è stato convocato, la Commissione — come avevo già segnalato in una precedente analisi giuridica — risulta da tempo priva di membri designati sul lato svizzero: mai resa permanente, senza referenti fissi cantonali, al punto da rendere impossibile sapere chi ne faccia effettivamente parte. Il vuoto è tanto più grave in quanto non riguarda una struttura informale del Cantone, ma un obbligo derivante direttamente dal trattato internazionale.

È significativo che sia proprio l'interpellanza di Galeazzi a dover chiedere al Governo se i due gruppi di lavoro annunciati (Fart-GGNL e 'futuro della navigazione') siano stati costituiti, chi ne siano i membri, e perché il Tavolo cantonale della navigazione non venga più convocato da tre anni.

E il problema non si ferma qui: come mostra la stessa interpellanza, anche la composizione dei due gruppi di lavoro annunciati dal Governo (Fart-GGNL e 'futuro della navigazione') resta sconosciuta. In altre parole, l'opacità sulla composizione degli organismi coinvolti nel dossier navigazione non riguarda solo l'organo previsto dal trattato internazionale, ma si estende anche alle strutture informali volute dal Cantone stesso.

Eppure, il 3 luglio 2026 il Governo ha comunicato l'archiviazione del Progetto cantonale "nella configurazione attuale", sostituendolo con un nuovo modello FART-GGNL senza alcun passaggio parlamentare né pubblicazione degli atti sottostanti — questo nonostante il Cantone sieda anche nel Consiglio d'amministrazione di SNL con una quota dell'8%, e dunque disponga di canali informativi diretti che rendono ancora meno comprensibile la genericità delle comunicazioni ufficiali finora fornite.

Il risultato è un quintuplice deficit che l'interpellanza di Galeazzi, giustamente, porta alla luce solo in parte: un proprietario demaniale che non valorizza adeguatamente l'economia del proprio bene, un consorzio bilaterale italo-svizzero i cui meccanismi restano opachi, una Commissione Consultiva Mista prevista dal trattato ma di fatto inesistente sul lato svizzero, un progetto cantonale mai legittimato dal Parlamento nonostante un Tavolo informale attivo da anni, e una decisione di cambio operatore priva di dibattito pubblico e di pubblicazione documentale.

Niccolò Salvioni, analista politico-istituzionale indipendente, Ticinus — Centro Studi, Locarno, Repubblica e Cantone del Ticino, Svizzera, 26 agosto 2026

<https://www.cdt.ch/news/navigazione-galeazzi-interroga-il-governo-il-cantone-puo-sostituire-snl-con-le-fart-437426>