

**Il trasporto internazionale di passeggeri e merci sul Lago Maggiore e
sull'idrovia Locarno - Milano - Venezia
pianificazione dei trasporti e del territorio in Svizzera e Cantone Ticino:
progetti d'interesse nazionale e di pianificazione territoriale e dei trasporti
svizzeri e ticinesi per i prossimi 30 anni
(tesi e documenti)**

di Niccolò Salvioni, Locarno, Lago Maggiore, Cantone Ticino, Svizzera, 24 novembre 2023



Abstracts

La relazione tra la Confederazione Svizzera e il Cantone Ticino riguardo alla navigazione sul lago Maggiore, con un'eventuale estensione fino a Milano e Venezia, presenta diverse questioni aperte e complesse. Vi è una necessità di coordinazione e collaborazione tra i vari attori per sviluppare una rete di trasporto sostenibile ed efficiente.

Die Beziehung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Tessin in Bezug auf die Schifffahrt auf dem Lago Maggiore, mit einer möglichen Erweiterung bis nach Mailand und Venedig, wirft verschiedene offene und komplexe Fragen auf. Es besteht ein Bedarf an Koordination und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren, um ein nachhaltiges und effizientes Transportsystem zu entwickeln.

La relation entre la Confédération suisse et le canton du Tessin concernant la navigation sur le lac Majeur, avec une éventuelle extension jusqu'à Milan et Venise, soulève plusieurs questions en suspens et complexes. Il est nécessaire de coordonner et de collaborer entre les différents acteurs pour développer un réseau de transport durable et efficace.

The relationship between the Swiss Confederation and the Canton of Ticino regarding navigation on Lake Maggiore, with a potential extension to Milan and Venice, raises various complex and unresolved issues. There is a need for coordination and collaboration among the different stakeholders to develop a sustainable and efficient transportation network.

“Voglio perdermi in questo collettore.”,
da “Morimondo”, Paolo Rumiz, 2013

Premessa

Nel gennaio 2021, dopo una prima supervisione del quadro normativo regolante la questione della navigazione tra Svizzera ed Italia, sul Lago Maggiore, fiumi, canali e navigli in prospettiva di raggiungere il Po e il Mare adriatico, ho svolto la ricerca intitolata *“LA NAVIGAZIONE INTERNA DI TRASPORTO PERSONE E MERCI SUL LAGO MAGGIORE SVIZZERO E SULL’IDROVIA LOCARNO - MILANO – VENEZIA DAL PROFILO DEL DIRITTO INTERNO SVIZZERO, PUBBLICO INTERNAZIONALE ED ALTRO, UN CONFRONTO CON LE CONVENZIONI VIGENTI NEI LAGHI LEMANO, BODANICO E FIUME RENO”*, pubblicata su *LinkedIn* e *Academia.edu*.

Frattanto sono passati tre anni, sono maturate nuove esperienze ed esplorazioni, e, a livello normativo, sono stati promulgati nel 2021: il *“piano federale strategico dei trasporti e territorio svizzero 2050”* e la *“strategia energia 2025”*, oltre alla *“scheda di piano direttore cantonale del 2022”* e la *“strategia marittima federale”* quest’anno. Dal canto suo, quest’anno, il Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), nel contesto dello strumento di programmazione strategica *Piano del Mare*, ha inserito il *“trasporto fluviomarittimo”* quale possibile sviluppo delle attività commerciali legate al mare.

Già in occasione della prima ricerca nel 2021 si palesava un forte ritardo nella pianificazione federale del settore navigazione, con riflessi internazionali nei confronti dell’Italia, da approfondire.

Con il presente contributo aggiuntivo, desidero raccogliere in un documento diversi spunti di riflessione, anche normativi, che, a mio modesto parere, hanno una relazione con la navigazione interna in Svizzera nel contesto pianificazione coordinata ed integrata della navigazione, del territorio ed energetica, anche nei rapporti internazionali con l’Italia.

In particolare, nonostante l’assenza di riferimenti da parte della confederazione (sia del Consiglio sia del Parlamento federali) -nonostante rientrerebbe nelle loro prerogative- alla questione della navigazione sul lago Maggiore e la sua possibile estensione in prospettiva di linea fluviomarittima Locarno – Milano – Venezia, taluni principi enunciati in particolare nel piano strategico trasporti e territorio del 2021, lasciano sperare relativamente ad un prossimo maggiore coinvolgimento federale nei confronti della “cenerentola” dei trasporti pubblici - anche- elvetici: la navigazione.

Ho integrato estratti di documenti ritenuti in qualche modo attinenti da fonti federali e cantonali, come pure, in fine, ho integrato diciannove cartine: due federali, una cantonale, dieci prodotte nel contesto del progetto Interreg SlowMove, co-finanziato, pure, da Confederazione, Repubblica Italiana e Repubblica e Cantone del Ticino ed ente regionale di sviluppo, due di organismi sovranazionali e di tre strutture di parchi fluviali situati tra Piemonte e Lombardia.

Quattro punti (6, 9, 10 e 11) sono stati sviluppati facendo uso di Intelligenza artificiale CHAT GPT 3 (IA o AI), poi “limata” dal sottoscritto mediante IU (o HI).

Spero che questa integrazione di documenti diversi, ma relazionati, possa permettere di meglio comprendere il complesso quadro che impedisce lo sviluppo economico tra Ticino ed Italia di una economia di navigazione interna, e quanto si potrebbe ancora fare, assieme, per aiutarlo. Senza un quadro normativo, nessuno investe e l’economia rimane atrofica.

Locarno, Lago Maggiore, Svizzera, il 24 novembre 2023

Niccolò Salvioni

INDICE

Abstracts (ITA – TED – FR – EN)	2
Premessa	3
Indice	4
1) Basi costituzionali federali	5
2) Il piano federale settoriale dei trasporti -parte programmatica- del 26 aprile 2006	5
3) Il Rapporto federale sulla Politica della navigazione del 14 dicembre 2009	6
4) Il Piano federale settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura navigazione del 4 dicembre 2015	8
5) Il Piano federale strategico dei trasporti e territorio svizzero fino al 2050 del 20 ottobre 2021	9
6) Ufficio federale dell'Energia - Strategia Energetica 2025 – rapporto di monitoraggio 2021 – Cosa c'è e cosa no. Nuove tecnologie acquatiche o d'idrovolanti e possibili sviluppi (AI e HI)	14
7) La politica regionale elvetica	18
8) Consiglio federale: strategia marittima per la svizzera, 2 luglio 2023	20
9) Politica di finanziamento pubblico dei trasporti di linea in Svizzera ed in Italia, comparando la strada, ferrovia e la navigazione interna, con accenno alla interna internazionale sui Navigli e canali lombardi (AI e HI)	21
10) Nuova linea di trasporto crocieristico fluvio-marittimo che collega Locarno a Milano e Venezia e rapporto con i corridoi di trasporto europeo e DG REGIO — DG Politica regionale e urbana della commissione europea (AI e HI)	24
11) I parametri che nella politica dei trasporti svizzera e ticinese permettono di definire una via navigabile interna quale “ via navigabile di interesse nazionale ” e “ via navigabile all'estero ” (AI e HI)	25
12) Disposizioni interne e internazionali di politica economica e sul traffico con possibili correlazioni con la navigazione interna:	26
13) Il Piano Direttore del Cantone Ticino – Scheda di piano P7 - laghi e Rive lacustri del 19.01.2022 e relativi piani regolatori comunali rivieraschi ticinesi	30
14) Mozione federale “Per una nuova Convenzione con l'Italia per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano” del 30.11.2021	32
15) Interpellanza cantonale “Navigazione sul Lago Maggiore: dopo la presa di posizione del Consiglio federale il Cantone deve prendere in mano la situazione?” dell' 11.02.2022	33
16) Sintesi dei documenti esaminati.....	36
17) Conclusioni e riflessioni finali.....	41
Riassunti (ITA – TED – FR – EN)	50
Cartine annesse:	
Allegato 1 – Confederazione Piano settoriale dei Trasporti: parte Programmatica: Carta generale – 2006	54
Allegato 2 – Confederazione Piano settoriale dei Trasporti: parte Programmatica: Piano di dettaglio E – 2006	55
Allegato 3 – P 7 Cartina Piano settoriale 7 Piano direttore - Laghi e Rive lacustri.....	56
Allegato 4 – Slowmove– (Rapporto Finale Studio elettro mobilità), Ambito delle relazioni	57
Allegato 5 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità), Numero di abitanti per Comune	58
Allegato 6 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità), Localizzazione dei nodi di interscambio	59
Allegato 7 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità), Linee di desiderio degli spostamenti, Piemonte	60
Allegato 8 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità), Linee di desiderio degli spostamenti, Lombardia	61
Allegato 9 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità), Linee di Desiderio degli Spostamenti – Cantone Ticino ...	62
Allegato 10 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità), Presenze turistiche su base comunale	63
Allegato 11 – Perimetro della <i>Convenzione delle Alpi</i>	64
Allegato 12 – Perimetro <i>EUSALP</i> - strategia della Unione Europea per la regione alpina – strategie macroregionali	65
Allegato 13 – Mappa di inquadramento dell' <i>Ente di gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, Piemonte, Parco Naturale del Ticino della Regione Piemonte</i>	66
Allegato 14 – Perimetro <i>Parco Naturale del Ticino della Regione Piemonte</i> – Tavola 1 – Provincia di Novara	67
Allegato 15 – <i>Parco Lombardo della Valle del Ticino della regione Lombardia</i> - fanno parte dell' ente 47 comuni e due province Varese e Pavia e la Città Metropolitana di Milano	68
Allegato 16 – Perimetro <i>Parco Regionale della valle del Ticino Regione Lombardia</i> – Tavola 1 - Tavola Provincia di Varese ...	69
Allegato 17 – <i>Riserva della Biosfera MAB UNESCO “Ticino Valgrande Verbano”</i>	70
Allegato 18 – Slowmove - Idrovia Lo Mi Ve – perimetro ticinese – lombardo – piemontese	71
Allegato 19 – Slowmove - Idrovia Lo Mi Ve – perimetro ticinese – lombardo – piemontese – emiliano – veneto	72

1) Basi costituzionali federali

L'articolo 87 della costituzione federale stabilisce che, tra le altre, la legislazione sulla navigazione compete alla Confederazione. Dunque, la navigazione, sul territorio svizzero, sottostà alla competenza normativa estesa della Confederazione. Tale competenza si estende oggettivamente al trasporto di persone o di beni, sia avvengano questi in ambito marittimo, di navigazione interna o fluviale.

La navigazione individuale mediante piccoli natanti viene considerata analogamente al traffico individuale e come tale viene sottoposto alla giurisdizione delle acque cantonali. Il trasporto merci tradizionalmente non viene attribuito a monopolio siccome è strettamente connesso con l'economia. Il diritto di gestire trasporto di persone, per quanto tale offerta avvenga regolarmente e a scopo commerciale, viene conferito mediante concessione di monopolio. La navigazione interna è regolata dalla Legge federale sulla navigazione interna (LNI) del 3 ottobre 1975 (RS 747.201) (A tale proposito si confronti *Die Schweizerische Bundesverfassung*, St Galler Kommentar, 4 Auflage, 2023, Vol 1, ad art. 87 Cost Fed., pag. 2584, no. 40).

Il diritto del trasporto nazionale elvetico si adegua alle disposizioni normative internazionali in essere ed alle tendenze ed esigenze di una aumentata mobilità internazionale. A questa, la risposta dovrebbe essere data dagli accordi internazionali in essere, come, nel caso della navigazione sui due laghi di Lugano e Maggiore, con l'Italia, dalla *Convenzione fra la Svizzera e l'Italia per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano*, conclusa il 2 dicembre 1992 (A proposito dei rapporti con il diritto internazionale si confronti *Die Schweizerische Bundesverfassung*, St Galler Kommentar, 4 Auflage, 2023, Vol 1, ad art. 87 Cost Fed., pag. 2586, no. 14).

Il contesto della *politica strutturale*, l'articolo 103 Cst. Fed. prevede che la Confederazione può sostenere le regioni del paese economicamente minacciate nonché promuovere rami economici che non riescono ad assicurare la propria esistenza, se necessario può derogare al principio della libertà economica. In questo ambito, la Confederazione il 30 settembre 2011 ha emanato la *Legge federale che promuove l'innovazione, la collaborazione e lo sviluppo delle conoscenze nel turismo* (A proposito si confronti *Die Schweizerische Bundesverfassung*, St Galler Kommentar, 4 Auflage, 2023, Vol 1, ad art. 103 Cost Fed., pag. 2852, no. 14).

L'art. 166 Cost. fed. relativo alle relazioni con l'estero e i trattati internazionali stabilisce che l'assemblea federale partecipa all'elaborazione della politica estera e vigila sulla cura delle relazioni con l'estero ed approva i trattati internazionali. Tradizionalmente la gestione della politica estera era di competenza del Consiglio federale. La correlazione sempre più stretta tra politica interna ed estera e l'“internazionalizzazione” di quasi tutti gli ambiti della vita ha determinato una “parlamentarizzazione” dei rapporti con l'estero. A seguito di questo processo vi è stata una forma di “domesticazione” della politica estera (cfr. *Die Schweizerische Bundesverfassung*, St Galler Kommentar, 4 Auflage, 2023, Vol 1, ad art. 166 Cost Fed., pag. 3978-3979, no. 6-7).

2) Il piano federale settoriale dei trasporti -parte programmatica- del 26 aprile 2006

Il piano settoriale dei trasporti parte programmatica che ha preceduto quello strategico del 20 ottobre 2021 – di cui si dirà sotto al punto 5), era stato pubblicato il 26 aprile 2006. Tale documento rappresentava la base valutativa per i compiti di incidenza territoriale della confederazione.

Sulla base dell'art. 13 della Legge federale sulla pianificazione territoriale (LPT) la Confederazione elabora i fondamenti per poter adempiere i suoi compiti d'incidenza territoriale e definisce le concezioni e i piani settoriali necessari e li coordina tra di loro.

Questo, relativamente alle infrastrutture della navigazione, indicava quanto segue:

“Infrastrutture della navigazione

*Gli **impianti portuali d'importanza nazionale** destinati alla navigazione fluviale e lacustre sono considerati **infrastrutture di trasporto**.*

*Il **Reno** è considerato **idrovia internazionale** a valle di Rheinfelden, con i principali siti portuali di Rheinfelden, Augst e Birsfelden. Su territorio svizzero si trovano i porti di Kleinhuningen, St. Johann, Birsfelden e Au, di competenza dei due semicantoni di Basilea. In virtù della legge sulle forze idriche (LUFI, RS 721.80, artt. 24 - 27) è fatta salva la possibilità di rendere navigabili il Reno (dalla foce dell'Aar a Rheinfelden) e il **Rodano** (dal lago Lemano alla frontiera di Stato).*

*Per ora, l'elaborazione di un piano **settoriale delle idrovie** - che richiederebbe la **collaborazione dei cantoni interessati** e dei **paesi vicini** - è rinviata. Bisognerebbe dapprima elaborare o aggiornare un **progetto generale di ordinamento della navigazione**. La confederazione mira innanzitutto a tenere aperta l'opzione di rendere navigabili i tratti fluviali summenzionati. **Spetta ai cantoni** determinare in che misura i corsi d'acqua sono **navigabili** e quali impianti sono disponibili a tal fine.”*

Nel contesto del piano federale settoriale del 2006, il Consiglio federale ha pubblicato una carta generale (riprodotta in fine quali Allegati 1 e 2), nella quale vengono anche riportati in blu lineare o tratteggiato (più spesso) la rete navigabile di importanza nazionale / opzione e con un tratteggio blu (più sottile) la rete navigabile all'estero (*Gewässerstrasse – Voie navigable*).

<https://www.are.admin.ch/are/it/home/media-e-pubblicazioni/pubblicazioni/strategia-e-pianificazione/sachplan-verkehr-teil-programm.html>

Come si può constatare dalla carta generale, per quanto riguarda il settore svizzero del lago Maggiore (come d'altro canto anche per il lago di Lugano), la Confederazione non prevede, tra i suoi compiti, di curare una rete navigabile all'estero che colleghi Locarno via lago Maggiore a Sesto calende e Milano. La Confederazione neppure considera esplicitamente lo specchio del lago Maggiore (né quello di Lugano svizzero) quale rete navigabile internazionale d'importanza nazionale.

3) Il Rapporto federale sulla Politica della navigazione del 14 dicembre 2009

Il 14 dicembre 2009 il Consiglio Federale ha pubblicato il proprio **Rapporto sulla Politica della navigazione**, a adempimento del postulato Fetz del 5 ottobre 2006 (FF 2009, pag. 6667 ss. – in seguito “**Rapporto Navigazione 2006**”).

Dopo questo, il Consiglio federale non ha più esaminato in forma aggiornata lo stato globale della navigazione svizzera, **interna (laghi e fiumi)**, in **acque di frontiera** (laghi ticinesi, Lago Bodanico, Lago Lemano, Reno Basilea-Rheinfelden), **al di fuori della Svizzera** (Reno Valle di Basilea, Danubio, Mosella ecc.). Relativamente alla navigazione **marittima**, il 2 luglio 2023 il Consiglio federale ha adottato una nuova strategia marittima per la Svizzera (cfr. sotto, al punto 8).

La possibilità della navigazione al di fuori della Svizzera, sull'idrovia Locarno – Milano – Venezia non è stata considerata né dal Consiglio federale, né dal parlamento federale.

Di rilievo, dal rapporto Navigazione 2009, sono le seguenti riflessioni di base:

“La navigazione: un sistema di trasporto sicuro e rispettoso dell’ambiente

La navigazione, insieme alla ferrovia, figura tra i modi di trasporto più sicuri. Il suo contributo crescita economica e il basso impatto ambientale la rendono perfettamente funzionale alle politiche di sviluppo sostenibile.

La navigazione è parte del sistema dei trasporti e, più in generale, del sistema economico

Per la Svizzera, l’importanza economica e commerciale del trasporto marittimo e della navigazione interna è un dato di fatto, in particolare per quanto concerne la flotta che batte bandiera elvetica e le merci che transitano sul Reno. Le vie navigabili sono parte integrante del sistema dei trasporti, anche se per la Svizzera il trasporto su acqua resta meno importante, per valore e volume, rispetto a quello su rotaia o su gomma.

Un settore in forte crescita

La revisione di metà percorso del Libro bianco della Commissione europea ha confermato che l’importanza dei trasporti per via fluviale e marittima in Europa sta crescendo in modo più che proporzionale. In particolare, dopo l’allargamento dell’Unione europea del 2004, la navigazione costiera e quella interna presentano un forte potenziale di sviluppo. In Belgio, ad esempio, tra il 1997 e il 2004 il traffico delle merci trasportate sulle vie navigabili interne (in t/km) ha fatto registrare un aumento del 50 per cento. Le prospettive di crescita potrebbero tuttavia essere riviste in funzione degli sviluppi della crisi economica mondiale attuale.

Sforzi consistenti a livello europeo per incoraggiare la navigazione

La Svizzera è membro della Commissione centrale per la navigazione del Reno (CCNR). In virtù della sua posizione geopolitica è perfettamente integrata nel sistema di trasporti europeo e segue dunque con grande interesse le riflessioni e gli sviluppi in atto nei Paesi limitrofi, come la volontà della Comunità europea (CE) di promuovere il trasporto per vie d’acqua. Un effettivo e importante sviluppo di tale modalità di trasporto negli Stati che ci circondano potrebbe avere conseguenze a medio e lungo termine, non solo sul nostro sistema di trasporti, ma anche sul piano economico e politico.” (cfr. FF 2009 pag. 6676).

E ancora, relativamente alle particolarità del trasporto di navigazione interna:

“Navigazione interna: un modo di trasporto economico ed ecologico sulle lunghe distanze

Il vantaggio della navigazione risiede nel fatto che consente di trasportare grandi quantità di merci in contenitori voluminosi su grandi distanze. Necessita di poco personale e i costi di carburante sono bassi per effetto del consumo energetico contenuto per unità di peso. I costi di trasporto contenuti si traducono in altrettanti vantaggi per l’economia. Se paragoniamo la navigazione ai trasporti di merci senza cambiamento di vettore, come il trasporto su rotaia o su gomma, i suoi vantaggi finanziari si riducono parzialmente a causa delle operazioni di trasbordo. Inoltre, i periodi di piena e di magra si ripercuotono negativamente sul traffico fluviale.

La navigazione non è soltanto vantaggiosa sotto l’aspetto dei costi, ma è anche rispettosa dell’ambiente. Le idrovie dispongono inoltre sempre di capacità e non si verificano praticamente mai code o ingorghi. Infine, il trasporto sulle vie navigabili interne è ecologico in virtù del basso inquinamento acustico, dello scarso consumo di carburante e di un grado di sicurezza elevato. In relazione ai costi esterni (sicurezza, inquinamento acustico e atmosferico), uno studio comparativo tedesco ha dimostrato il buon posizionamento della navigazione interna rispetto alla rotaia e alla gomma per il trasporto merci.” (cfr. FF 2009 pag. 6686)

Relativamente alle prospettive di sviluppo della navigazione il Consiglio federale rilevava quanto segue:

“Si prevede che la domanda di trasporto continuerà ad aumentare

Nei prossimi anni la domanda di prestazioni di trasporto nel settore del traffico viaggiatori e merci continuerà ad aumentare. La crescita sarà particolarmente forte nel settore del traffico merci.

La scelta del mezzo di trasporto dipende da una serie di fattori

Oltre alle molteplici esigenze che gli utenti hanno verso i mezzi di trasporto, saranno le future condizioni quadro della politica dei trasporti a determinare in che modo verrà assorbito l'aumento del traffico. Gli aspetti ambientali, quelli legati alla sicurezza e le misure di prevenzione dei pericoli assumono un'importanza crescente a livello globale.

La sicurezza e la normativa ambientale sono sotto pressione

La navigazione fluviale e marittima è confrontata a una serie di problemi dovuti all'enorme pressione sui costi e alla mancanza di personale qualificato. Le prescrizioni in materia di armonizzazione, deregolamentazione e riduzione della densità normativa rischiano di provocare una riduzione degli standard di sicurezza e di tutela ambientale.

La trasparenza dei costi favorisce la navigazione

Grazie alla crescente liberalizzazione dei mercati dei trasporti internazionali, la navigazione può far valere maggiormente i suoi punti di forza. Se la trasparenza dei costi dei trasporti verrà applicata sistematicamente in tutto il mondo, la navigazione farà segnare una crescita. I suoi vantaggi – conosciuti ma spesso trascurati per motivi economici – si faranno più evidenti. Inoltre, le misure di incentivazione per il trasferimento del traffico merci stradale esplicheranno effetti positivi anche sulla navigazione interna poiché essa contribuisce in modo determinante a evitare un ulteriore sovraccarico delle infrastrutture stradali.

Il potenziale di sviluppo della navigazione non è ancora esaurito

*Già oggi la navigazione opera in condizioni di **libera concorrenza**. Generalmente non riceve aiuti sostanziali dallo Stato. In tutti i settori (navigazione marittima, renana e interna) dispone di capacità libere e di ulteriori potenzialità di sviluppo. La sua efficienza economica, l'elevato grado di sicurezza e la buona ecocompatibilità fanno della navigazione uno dei mezzi di trasporto più promettenti sotto il profilo della sostenibilità” (cfr. FF 2009, pag. 6712).*

4) Il Piano federale settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura navigazione del 4 dicembre 2015

Il 4 dicembre 2015, il Consiglio federale ha poi pubblicato il **Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura navigazione**, nel quale aveva esposto linee direttrici per il coordinamento in seno all'intero sistema dei trasporti (strada, ferrovia, aviazione, navigazione) da un lato e con lo sviluppo territoriale dall'altro, dando particolare rilievo agli aspetti territoriali.

In tale occasione il Cantone Ticino aveva comunicato alla Confederazione di non avere alcuna osservazione. Tale piano della infrastruttura navigazione, relativamente al Cantone Ticino, prevede **nulla**.

5) Il piano federale strategico dei trasporti e territorio svizzero fino al 2050 del 20 ottobre 2021

Il Consiglio federale il 20 ottobre 2021 ha adottato il testo di pianificazione: “*Svizzera e sviluppo territoriale 2050: parte programmatica dei trasporti*”, sviluppata sotto la guida dell'ARE in stretta collaborazione con gli uffici del DATEC (UFAC, UFAM, UFT e USTRA). L'Ufficio federale dello Sviluppo territoriale ha pubblicato il “*Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica*” in seguito (“**Piano Parte Programmatica 2021**”).

Parallelamente a questo, il Consiglio federale ha pubblicato *rapporto esplicativo* che illustra i singoli impulsi giunti a seguito della consultazione effettuata (in seguito “**Rapporto esplicativo 2021**”).

<https://www.are.admin.ch/are/it/home/sviluppo-e-pianificazione-del-territorio/strategia-e-pianificazione/concezioni-e-piani-settoriali/piani-settoriali-della-confederazione/piano-settoriale-dei-trasporti-pst/piano-settoriale-dei-trasporti--parte-programmatica.html>

La parte programmatica del piano settoriale dei trasporti, ha l'ambizione di fornire il quadro di riferimento per “*lo sviluppo a lungo termine del sistema globale dei trasporti in Svizzera e per il suo coordinamento con il territorio e con l'ambiente.*”

Il documento «Mobilità e territorio 2050» è incentrato sullo sviluppo a lungo termine del sistema globale dei trasporti in Svizzera coordinato con lo sviluppo del territorio e si focalizza principalmente sul coordinamento della pianificazione del territorio e quella dei trasporti, cercando di limitarne il più possibile le ripercussioni ambientali.

Tale documento di pianificazione costituisce la base per il coordinamento tra lo sviluppo territoriale, l'ambiente e le infrastrutture di trasporto **di importanza nazionale**. Parte dei suoi contenuti sono vincolanti per le **autorità**.

Le concezioni e i piani settoriali ai sensi dell'art. 13 della legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) costituiscono i principali strumenti pianificatori della Confederazione. Questi strumenti permettono alla Confederazione di soddisfare le disposizioni legali, di **pianificare e coordinare** i suoi compiti d'incidenza territoriale e di risolvere in maniera adeguata le problematiche, sempre più complesse, legate all'adempimento di compiti volti alla realizzazione di **progetti di interesse nazionale**.

Secondo il piano settoriale un sistema globale dei trasporti strutturato in maniera efficiente promuove la **combinazione ottimale** dei vari vettori di trasporto, garantisce un livello di **accessibilità** adeguato in tutte le parti del Paese e supporta uno sviluppo sostenibile del territorio. Riducendo al minimo **l'impatto ambientale** e tenendo conto della qualità di insediamenti e paesaggio, contribuisce inoltre a **salvaguardare** gli spazi vitali e la qualità della vita.

Lo scopo della pianificazione delle infrastrutture di trasporto è trovare il giusto **equilibrio** tra, da un lato, le **esigenze di trasporto della popolazione e dell'economia** e, dall'altro, la necessità di contenere il più possibile le ripercussioni a livello territoriale ed ecologico, senza con ciò trascurare criteri quali la **fattibilità tecnica** e l'**efficienza economica**.

La Confederazione pianifica le infrastrutture di trasporto nella **massima trasparenza**, facendo leva principalmente su misure tecniche, operative e, all'occorrenza, d'incentivazione. Laddove insufficienti, tali misure sono opportunamente integrate da ampliamenti infrastrutturali. Il Piano settoriale dei trasporti – parte programmatica illustra i principi da prendere in considerazione.

Le infrastrutture di trasporto sono oggetto di una pianificazione **concertata con i Cantoni, le Città, i Comuni e gli altri partner interessati**. Per garantire questa collaborazione, è indispensabile individuare tempestivamente sia le sinergie che i conflitti di obiettivi eventualmente esistenti, al fine di ricercare congiuntamente soluzioni sostenibili. (cfr. Piano Parte programmatica 2021, pag. 6).

La visione strategica rappresenta lo scenario auspicato per il 2050 nell'ambito del territorio e della mobilità. Essa funge da base per le pianificazioni della Confederazione e da complemento alle strategie territoriali elaborate dai Cantoni a seguito della LPT. (cfr. Piano Parte programmatica 2021, pag. 20).

Al punto 4.2 relativo della *Piano Parte Programmatica 2021* sulla **Garanzia di un sistema globale di trasporti efficace** (pag. 37 ss.), il Consiglio federale indica i seguenti principi:

- V1 - I vari mezzi nel trasporto passeggeri (inclusivo traffico pedonale e ciclistico) vengono **combinati** efficacemente in funzione dei rispettivi punti di forza.
- V2 - I vari vettori per il trasporto di merci vengono combinati in funzione dei rispettivi **punti di forza** e all'insegna dell'**efficienza** e della **sostenibilità**.
- V3 - Il sistema globale dei trasporti garantisce **sicurezza, affidabilità, disponibilità e facilità di accesso**.
- V5 – Il sistema globale dei trasporti svizzero è **integrato** in maniera ottimale nel contesto internazionale (incl. le **reti transeuropee – corridoi «TEN»**), il che agevola il raggiungimento, tramite misure adeguate, dell'obiettivo di **trasferimento** del traffico transalpino. Si provvede a garantire l'**interoperabilità** delle reti e delle offerte – come, ad esempio, i collegamenti ferroviari notturni e quelli ad alta velocità – e l'impiego transfrontaliero delle nuove tecnologie (p. es. guida autonoma e droni, ma anche dati, norme e standard armonizzati, ecc.), nonché le linee a lunga percorrenza (via terra, aria, acqua) sia per le **persone** che per le **merci**.
 - La Confederazione crea le condizioni quadro per la realizzazione **dell'interoperabilità a livello internazionale** e sostiene all'occorrenza misure e **progetti pilota**.
 - La Confederazione s'impegna ad attuare le misure definite nei **trattati internazionali** e a raggiungere gli **obiettivi stabiliti congiuntamente**.
 - Negli **agglomerati transfrontalieri** la mobilità è oggetto di una pianificazione **globale**. Nell'ambito dei programmi d'agglomerato la Confederazione promuove e verifica la **cooperazione transfrontaliera** e continua a finanziare progetti nelle parti estere degli agglomerati, nella misura in cui abbiano un impatto **sostanziale** sulla parte dell'agglomerato situata in territorio svizzero.
 - Le reti e le offerte transfrontaliere vengono opportunamente coordinate. La Confederazione provvede affinché le reti nazionali siano pianificate e sviluppate in modo reciprocamente **coordinato** e le offerte ferroviarie nel trasporto passeggeri vengano promosse in maniera commisurata alle esigenze. La Confederazione e i Cantoni, d'intesa con le autorità estere competenti, si adoperano per giungere a **soluzioni di mobilità transfrontaliere efficienti** sia all'interno che all'esterno degli agglomerati.
 - I trasporti aerei e terrestri sono **combinati** in maniera ottimale.

Relativamente alla **Navigazione** il *Piano Parte programmatica 2021* indica quanto segue:

“Sulle vie di navigazione interne molte compagnie che dispongono di una concessione gestiscono rotte di linea per il traffico escursionistico e turistico coordinate con gli altri trasporti pubblici, nonché servizi regolari tra località non collegabili direttamente tramite i trasporti terrestri. Gli scambi di merci tra la Svizzera e il resto del mondo si svolgono prevalentemente

*attraverso i **porti renani nei pressi di Basilea**, che sono **enti di diritto pubblico di proprietà cantonale**. La Confederazione può far valere i propri interessi attraverso strutture di collegamento come gli impianti di trasbordo per il trasporto combinato e i binari di raccordo. Il trasporto di merci per via navigabile fa parte della politica svizzera di trasferimento ed è un importante pilastro dell'approvvigionamento nazionale. Il fatto di disporre di idrovie efficienti aumenta anche la ridondanza delle catene di trasporto di merci. Per poter utilizzare in modo ottimale questa modalità di trasporto, sono **essenziali infrastrutture portuali** funzionali per il trasbordo delle merci dalle navi ai mezzi su strada e su rotaia. Per il trasbordo di merci regionale ed entro i confini nazionali sono adatti anche semplici siti di trasbordo predisposti a tale scopo.” (pag. 185)*

Nel Rapporto esplicativo 2021, sezione **navigazione**, alla domanda di attribuire maggiore importanza alla navigazione sia per il trasporto di merci che per quello di viaggiatori e di formulare proposte concrete anche per lo sviluppo della navigazione fluviale sul Reno e sull'Aare, il Consiglio federale ritiene che la richiesta è parzialmente accettata e sono state apportate alcune integrazioni, p. es. nei capitoli 2, 3.2.3 e 4.2 e che, per contro, le proposte di sviluppo esulano dalla sfera di competenza del Piano settoriale dei trasporti - parte programmatica (Rapporto esplicativo 2021, pag. 13). Il Lago Maggiore, per contro, è rimasto fuori dallo spettro d'influenza e d'interesse progettuale politico sia Elvetico, sia indirettamente, cantonale ticinese.

Inoltre, alla richiesta secondo cui, visto l'impiego di imbarcazioni a emissioni zero, le infrastrutture portuali dovranno essere convertite in hub energetici (distribuzione di energia elettrica e/o idrogeno e produzione tramite l'integrazione di tecnologie solari), il Consiglio federale ne prende atto, ma la richiesta esula dalla sfera di competenza del Piano settoriale dei trasporti - parte programmatica (Rapporto Esplicativo 2021, pag. 13).

Nel capitolo 2 del rapporto programmatico “**Sviluppi e sfide**”, nel contesto della “**Sfida: assicurare il coordinamento fra insediamenti e trasporti**” il Consiglio federale indica quanto segue:

*“L'obiettivo è dare forma a un servizio universale adeguato alle diverse specificità territoriali. Le regioni periferiche devono continuare a beneficiare di un allacciamento sufficiente per i trasporti di persone e di merci. A tal fine, vengono **salvaguardati i collegamenti esistenti** e sia ai centri rurali che ai **centri turistici** alpini viene data la **possibilità di svilupparsi** in modo adeguato. Viene attribuita priorità **all'interconnessione del sistema urbano policentrico, al rafforzamento degli agglomerati e alla garanzia di un allacciamento soddisfacente dei centri regionali.***

*Nell'ulteriore sviluppo delle offerte e delle reti di trasporto per raggiungere tali obiettivi, si deve tenere conto in modo equilibrato delle esigenze della società, dell'economia e dell'ambiente, assicurando al contempo la **sostenibilità ambientale** e la finanziabilità.”*

Il capitolo “**Connettività e piattaforme dei trasporti: facilitare l'interscambio, mettere in rete e favorire la multimodalità**”, ha comunque una certa attinenza anche con la navigazione, e, per quanto possa interessare la tematica, viene qui riportato:

*“Le **piattaforme dei trasporti** rappresentano un presupposto essenziale per soddisfare i principi relativi alla qualità del trasporto passeggeri che deve essere garantita nell'ambito di un sistema globale dei trasporti efficiente. L'ubicazione e la progettazione delle piattaforme sono fondamentali per assicurare un esercizio efficiente delle reti di trasporto e un'integrazione ottimale di tali reti nelle strutture territoriali.*

Le piattaforme dei trasporti, infatti, permettono il passaggio efficiente tra i differenti vettori di trasporto, con un interscambio verso vettori e mezzi di trasporto caratterizzati da emissioni ridotte e da un consumo parsimonioso di superfici che deve avvenire per quanto possibile vicino alla fonte.

*In genere nei **centri dell'agglomerato** sono presenti **stazioni del traffico a lunga distanza**. La rete di base del traffico a lunga distanza permette di servire anche i sottocentri nodali degli agglomerati, nonché i centri regionali e rurali situati negli spazi intermedi.*

L'accessibilità garantita tramite le reti celeri e del TP [trasporto pubblico] rafforza i centri (inclusi i sottocentri nodali) della cintura dell'agglomerato nonché i poli di sviluppo all'interno dei corridoi designati. Sia l'offerta che l'estensione territoriale di queste reti vengono controllate per evitare di incentivare uno sviluppo indesiderato degli insediamenti."

Il capitolo 4.2 del Piano Parte programmatica 2021 tratta della "**Garanzia di un sistema globale dei trasporti efficace**", che i vari mezzi nel trasporto passeggeri (incl. traffico pedonale e **ciclistico**) vengono combinati efficacemente in funzione dei rispettivi punti di forza.

Al capitolo 3.3 "**Garantire la presenza di catene logistiche efficienti e funzionali**" il Piano Parte Programmatica 2021 indica che:

*"In una prospettiva macroeconomica, il **trasporto di merci** è l'anello di congiunzione che consente di colmare le distanze geografiche legate alla produzione e alla divisione del lavoro, garantendo al contempo l'approvvigionamento dei beni per i consumatori e lo smaltimento/riciclaggio dei rifiuti. L'organizzazione del trasporto di merci è un compito assolto dal settore logistico, che integra tali prestazioni con funzioni aggiuntive come stoccaggio, raggruppamento e commissionamento.*

*È necessario che le **piattaforme di trasbordo** e le sedi logistiche vengano **definite in sede di pianificazione del territorio**. Al riguardo, nel Piano settoriale vanno specificate le condizioni quadro e messi in luce gli eventuali obiettivi conflittuali, così da consentire ai Cantoni di assicurare in maniera mirata ubicazioni concrete nei rispettivi **piani direttori**.*

*L'elaborazione di strategie relative alle **piattaforme di trasbordo** è promossa congiuntamente da Confederazione, Cantoni e Comuni, nonché discussa in modo approfondito nel contesto degli scambi a livello dell'area d'intervento e chiarita ulteriormente da Cantoni e Comuni. Nel processo di elaborazione sono inoltre strettamente coinvolte anche le pertinenti associazioni e imprese di trasporto.*

*L'obiettivo è progettare e gestire **piattaforme di trasbordo** nel miglior modo possibile, da un lato tenendo conto dei diversi vettori di trasporto e degli interessi di tutte le parti in causa e, dall'altro, garantendo il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti."*

Relativamente ai **progressi tecnologici**, il Consiglio federale indica quanto segue:

*"Progressi tecnologici. Le innovazioni tecnologiche possono incrementare l'efficienza del sistema globale dei trasporti e promuovere lo sviluppo di una struttura decentralizzata dell'insediamento. Possono inoltre aumentare la capacità dei vettori di trasporto per i diversi scopi di spostamento, ad esempio rendendo possibile una **migliore gestione del traffico**, il ricorso a **fonti di energia rinnovabili** e a **tecnologie di trazione efficienti e sostenibili** e un maggiore utilizzo di piccoli veicoli (**biciclette**, piccoli veicoli elettrici, ma anche droni ecc.), nonché aprendo la strada a **veicoli automatizzati**, **sistemi di sharing** e opzioni lavorative e didattiche più flessibili e mobili. In futuro **nuovi tipi di offerte** basate su innovazioni tecnologiche potrebbero attenuare l'attuale distinzione tra le offerte tradizionali del TP e del*

*TIM, nonché del traffico pedonale e ciclistico. Si deve puntare ad **aumentare il grado di occupazione/utilizzazione dei veicoli** e a garantire un utilizzo delle **reti di trasporto efficiente e uniforme** nel corso della giornata. L'implementazione di nuove tecnologie in questo campo deve essere accompagnata da un **adeguato quadro normativo** e da **corrispondenti misure** che consentano di raggiungere gli obiettivi auspicati, ovvero una **maggior efficienza** abbinata a un **decongestionamento** della rete.*

*Nell'ambito del trasporto di **merci**, l'efficienza sarà migliorata grazie ai processi di **automatizzazione** nel trasporto su rotaia (p. es. l'uso diffuso dell'accoppiamento automatico digitale) e su strada così come allo sviluppo del trasporto di merci sotterraneo. L'incremento dell'efficienza in tutti i vettori di trasporto può fare aumentare l'efficienza complessiva delle catene logistiche. Le tecniche di digitalizzazione, in particolare, permettono di collegare in modo intelligente i diversi vettori di trasporto, a beneficio anche del trasporto di merci. I confini tra i vettori di trasporto all'interno delle catene logistiche diventano così meno netti.” (Piano Parte programmatica 2021, pag. 12)*

Relativamente alla navigazione nel Cantone Ticino e sul Lago Maggiore, sia il *Piano Parte programmatica 2021* sia il *Rapporto esplicativo 2021* federali sono silenti.

Per quanto riguarda Basilea, il *Piano Parte programmatica 2021*, relativamente allo spazio di manovra possibile nell'area metropolitana di Basilea, indica quanto segue:

“Navigazione

Il terminal Basel Nord di Kleinhüningen serve come hub per il traffico import/export di container da e per i porti del Mare del Nord in tutta la Svizzera. Nella fase finale di sviluppo, questo deve essere completato per formare un terminale trimodale. Quando sarà completamente sviluppato, collegherà le vie navigabili interne, la ferrovia e la strada. Oltre al porto di Kleinhüningen, ci sono altri due impianti a monte del Reno, l'Auhafen e il porto di Birsfelden.” (Piano Parte programmatica 2021, pag. 64)

E ancora, relativamente allo sviluppo dei trasporti e delle infrastrutture, evoluzione del volume del traffico il Consiglio federale rileva:

Tra il 2019 e il 2020, il numero di transiti di veicoli merci pesanti su strada attraverso i valichi alpini svizzeri è stato ridotto di un terzo e si attesta attualmente intorno ai 900 000, mentre è cresciuta la quota di mercato della ferrovia. La legge sul trasporto di merci (LTM; RS 742.41) non prevede esplicitamente il trasferimento del traffico merci su rotaia, ma stabilisce comunque le condizioni quadro per uno sviluppo sostenibile del trasporto di merci su ferrovia e un'interazione efficace con gli altri vettori di trasporto.

*Per quanto riguarda il trasbordo di merci in Svizzera, un ruolo importante è svolto anche dal trasporto aereo. In termini quantitativi, un terzo di tutte le esportazioni di merci lascia il nostro Paese per via aerea e un sesto delle importazioni arriva allo stesso modo. Si tratta principalmente di merci di valore e beni ad alta deperibilità. Il **trasporto di merci via acqua** in Svizzera si limita perlopiù alla **navigazione sul Reno**. L'importanza di quest'ultima per il commercio estero svizzero si riflette nel fatto che, nel 2019, nei **porti renani dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna** sono stati trasbordati 6,1 milioni di tonnellate di merci, ovvero il 9 % di tutte le importazioni ed esportazioni della Svizzera. (Piano Parte programmatica 2021, pag. 11)*

6) Ufficio federale dell'Energia, dicembre 2021, – Strategia Energetica 2025 – rapporto di monitoraggio 2021 – Cosa c'è e cosa no. Nuove tecnologie acquatiche o d'idrovolanti e possibili sviluppi (AI e HI)

Nel 2019 le emissioni di CO₂ legate al consumo energetico totali raggiungevano i 34,6 milioni di tonnellate di CO₂, ossia il 17 per cento in meno rispetto al 2000. La quota maggiore di emissioni è da attribuire al settore dei trasporti (quota 2019: 43%; escluso il traffico aereo internazionale), principalmente al traffico stradale motorizzato. Il traffico aereo internazionale non è incluso nel bilancio internazionale e pertanto non è nemmeno incluso nella valutazione del raggiungimento degli obiettivi della politica climatica. Se fosse compreso, la sua quota sul totale di emissioni di CO₂ legate all'energia sarebbe di quasi il 14%. Se il traffico aereo fosse assegnato al settore dei trasporti, la quota di quest'ultimo sarebbe pari al 28%. (cfr. Strategia 2050, pag. 43 e 44).

La navigazione, nel rapporto federale, non è un tema.

[Le seguenti riflessioni sono state sviluppate da IA ChatGPT, con la supervisione dell'autore]
Eppure, la navigazione interna, che comprende il trasporto su fiumi, canali e laghi, può offrire diversi vantaggi dal punto di vista della sostenibilità ambientale rispetto ai trasporti su gomma, ferrovia ed aviazione civile. Alcuni dei principali vantaggi includono:

- Emissioni di gas serra ridotte: La navigazione interna -se ottimizzata- utilizza principalmente motori diesel a basso impatto ambientale, che emettono meno gas serra rispetto ai veicoli su gomma o agli aerei. Inoltre, le imbarcazioni che sfruttano tecnologie più avanzate, come i motori ibridi, elettrici, a GPL o Idrogeno, possono ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂.
- Efficienza energetica: Le navi e le imbarcazioni fluviali sono generalmente più efficienti dal punto di vista energetico rispetto ai veicoli su strada. Grazie alla capacità di trasportare grandi quantità di merci, il trasporto fluviale può ridurre il consumo complessivo di energia per tonnellata/kilometro rispetto ad altre modalità di trasporto.
- Riduzione dell'inquinamento acustico: Le navi e le imbarcazioni fluviali sono generalmente più silenziose rispetto ai veicoli su strada, treni e agli aeromobili. Questo può contribuire a ridurre l'inquinamento acustico nelle aree densamente popolate o sensibili dal punto di vista ambientale.
- Minore impatto sulla superficie terrestre: La navigazione interna utilizza vie d'acqua preesistenti, come fiumi e canali, riducendo la necessità di costruire nuove infrastrutture terrestri. Ciò può aiutare a preservare gli ecosistemi naturali e limitare l'urbanizzazione delle aree circostanti.

Per quanto riguarda le nuove tecnologie, diverse innovazioni possono contribuire a migliorare ulteriormente la sostenibilità ambientale della navigazione interna, queste, per garantire una transizione energetica senza discontinuità di approvvigionamento andrebbero idealmente concepite ed applicate, in coordinazione internazionale, quali multi-vettori energetici:

- Motori elettrici, ibridi o carburanti a minore impatto ambientale:
 - a) L'adozione di motori elettrici o ibridi può ridurre le emissioni di gas serra e migliorare l'efficienza energetica delle imbarcazioni fluviali. L'elettrificazione delle flotte fluviali può essere raggiunta attraverso l'utilizzo di batterie, celle a combustibile o altre fonti di energia rinnovabile.
 - b) GPL (Gas di Petrolio Liquefatto): Il GPL è un carburante a basso impatto ambientale rispetto ai combustibili tradizionali come il carburante diesel. Può essere utilizzato come combustibile per motori a combustione interna in imbarcazioni fluviali,

offrendo un'alternativa più pulita. Il GPL brucia in modo più efficiente e produce emissioni di gas serra inferiori rispetto al diesel. La conversione delle imbarcazioni per utilizzare il GPL richiede modifiche specifiche al sistema di alimentazione e la disponibilità di reti di rifornimento adeguatamente distribuite.

- c) **Biocarburanti:** I biocarburanti sono prodotti da fonti rinnovabili come oli vegetali, biomasse e rifiuti organici. Possono essere utilizzati come sostituti parziali o totali del carburante diesel tradizionale nelle imbarcazioni fluviali. L'impiego di biocarburanti può ridurre le emissioni di gas serra e contribuire alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili. Tuttavia, è importante valutare l'impatto ambientale complessivo dei biocarburanti, considerando gli aspetti relativi all'uso del suolo, all'agricoltura sostenibile e alla disponibilità di biomasse senza competere con l'approvvigionamento alimentare.
 - d) **Idrogeno:** L'idrogeno è considerato un'opzione promettente per la decarbonizzazione dei trasporti. Può essere utilizzato per alimentare celle a combustibile che producono energia elettrica per i motori delle imbarcazioni. L'idrogeno può essere prodotto da fonti rinnovabili, come l'elettrolisi dell'acqua utilizzando energia solare o eolica. L'utilizzo dell'idrogeno come carburante nella navigazione interna potrebbe offrire una soluzione a zero emissioni di gas serra e un'alternativa sostenibile ai combustibili fossili. Tuttavia, l'infrastruttura di rifornimento e la tecnologia delle celle a combustibile devono ancora essere sviluppate e integrate in modo adeguato.
 - e) **Energie alternative:** L'impiego di fonti di energia rinnovabile, come l'energia solare o l'energia delle maree, può contribuire a ridurre ulteriormente l'impatto ambientale della navigazione interna. La sperimentazione di imbarcazioni alimentate da energie pulite è in corso e potrebbe portare a soluzioni sostenibili nel medio-lungo periodo.
- **Ottimizzazione delle rotte e della logistica:** L'impiego di tecnologie avanzate per l'ottimizzazione delle rotte e la gestione della logistica può contribuire a ridurre i tempi di percorrenza, evitare sprechi di carburante e ottimizzare l'utilizzo delle risorse. L'utilizzo di sistemi di monitoraggio satellitare (GPS) e l'adozione di algoritmi avanzati possono supportare una gestione efficiente della flotta.
 - **Materiali leggeri:** L'utilizzo di materiali più leggeri e resistenti può contribuire a ridurre il peso delle imbarcazioni, migliorando così l'efficienza energetica e la capacità di carico. L'adozione di materiali innovativi, come compositi o leghe leggere, può aiutare a ridurre il consumo di carburante.

In sintesi, la navigazione interna può offrire importanti vantaggi in termini di sostenibilità ambientale rispetto ad altre modalità di trasporto. L'adozione di nuove tecnologie, come motori elettrici o ibridi, l'ottimizzazione delle rotte, l'utilizzo di materiali leggeri e l'impiego di energie alternative, può contribuire a migliorare ulteriormente la sostenibilità della navigazione interna.

Ci sono diversi istituti di ricerca scientifica e politecnici che potrebbero collaborare nello sviluppo di un nuovo tipo di natante a basso consumo energetico e ad alta velocità per l'uso turistico e dei frontalieri sui laghi come il Lago Maggiore e il Lago di Lugano. Alcuni di questi istituti includono:

- *Politecnico di Milano* (Italia): Il Politecnico di Milano è un'università di eccellenza nell'ingegneria e nella scienza applicata. Dispone di dipartimenti e centri di ricerca dedicati all'ingegneria navale, alla tecnologia dei trasporti e alle energie rinnovabili che potrebbero essere coinvolti nello sviluppo di nuove soluzioni per il trasporto sui laghi.

- *Politecnico di Torino (Italia)*: Il Politecnico di Torino è un altro istituto che si concentra sull'ingegneria e la tecnologia avanzata. Potrebbe collaborare nello sviluppo di natanti ad alta efficienza energetica e velocità competitive per i laghi.
- *Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana (SUPSI)*: La SUPSI è un istituto di istruzione superiore specializzato che offre programmi di formazione tecnica e di ingegneria. La SUPSI potrebbe collaborare nello sviluppo di nuove tecnologie e soluzioni per i natanti sui laghi e fornire competenze in ingegneria navale, tecnologia dei trasporti e sostenibilità.
- *Università della Svizzera Italiana (USI)*: L'USI è un'università di ricerca che comprende diverse facoltà, tra cui la Facoltà di Scienze della Comunicazione, Cultura e Società e la Facoltà di Scienze Informatiche. Potrebbe contribuire con competenze multidisciplinari, ad esempio nell'ambito dell'interazione uomo-computer e dell'innovazione tecnologica, per sviluppare nuovi concetti di natanti adatti alle esigenze dei laghi.
- *I Politecnici federali elvetici* di Zurigo o di Losanna.
- Anche la storica *industria nautica lariana*, con la sua esperienza e conoscenza del settore, potrebbe sicuramente contribuire allo sviluppo di nuovi natanti sostenibili per anche i laghi di Lugano e Maggiore.
- *L'Associazione LocarneseTech* per l'industria 4.0 di Locarno potrebbe essere un possibile collaboratore nello sviluppo di un nuovo tipo di natante a basso consumo energetico e ad alta velocità per l'uso turistico e dei frontalieri sui laghi come il Lago Maggiore e il Lago di Lugano. Nonostante l'Associazione si concentri sulla mecatronica e sull'industria 4.0, ciò può avere una relazione significativa con la tecnica nautica. La mecatronica è un campo interdisciplinare che combina l'ingegneria meccanica, l'elettronica, l'informatica e l'automazione. Nel contesto delle imbarcazioni, la mecatronica può svolgere un ruolo cruciale nell'ottimizzazione del design, dell'efficienza energetica e delle prestazioni complessive dell'imbarcazione. L'Associazione potrebbe contribuire nello sviluppo di sistemi di propulsione avanzati che sfruttano tecnologie innovative per ridurre il consumo di carburante o l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile. Potrebbe inoltre lavorare sulla progettazione di sistemi di controllo e automazione per migliorare la sicurezza, l'efficienza e la manovrabilità dell'imbarcazione. Potrebbe apportare competenze specifiche nella mecatronica, nell'integrazione di sistemi e nel supporto all'industria 4.0, che potrebbero essere utili nello sviluppo di un natante innovativo.

Questi sono solo alcuni esempi di istituti tecnici e università che potrebbero collaborare nello sviluppo di nuovi natanti a basso consumo energetico e ad alta velocità per i laghi. È importante stabilire partnership e sinergie tra istituzioni accademiche, enti di ricerca, industria e autorità locali per affrontare le sfide e promuovere l'innovazione sostenibile nel settore dei trasporti lacustri.

Per quanto riguarda la tipologia di motoscafo basato sulle ultime tecnologie, ci sono diverse opzioni che potrebbero essere considerate:

- *Motoscafo con tecnologia Foil*: I natanti dotati di foil utilizzano ali sottomarine retrattili che sollevano l'imbarcazione sopra la superficie dell'acqua, riducendo la resistenza idrodinamica e consentendo di raggiungere velocità più elevate con un minore consumo energetico. Questa tecnologia può offrire una maggiore efficienza e velocità sul lago.
- *Motoscafo con tecnologia hovercraft*: Gli hovercraft sono veicoli che utilizzano un cuscino d'aria per sollevarsi sopra la superficie dell'acqua. Questa tecnologia riduce la resistenza al moto e può consentire di raggiungere alte velocità con un consumo

energetico relativamente basso. Gli hovercraft possono essere adattati per l'uso sui laghi, offrendo una soluzione veloce ed efficiente per il trasporto turistico o dei frontalieri. Gli hovercraft tradizionali a propulsione endotermica, come i motori a combustione interna, possono produrre un rumore significativo durante il loro funzionamento. Questo rumore è generato principalmente dal motore e dall'elica di propulsione. La propulsione elettrica o ibrida potrebbe offrire alcuni vantaggi in termini di impatto acustico. Le soluzioni di propulsione elettrica, come i motori elettrici alimentati da batterie, tendono ad essere più silenziose rispetto ai motori a combustione interna. I motori elettrici possono ridurre notevolmente il rumore, poiché non ci sono esplosioni o processi di combustione interna che generano vibrazioni e rumori.

Entrambe le tecnologie sopra menzionate, Foil e hovercraft, potrebbero essere considerate per lo sviluppo di natanti a basso consumo energetico e ad alta velocità sui laghi come il Lago Maggiore e il Lago di Lugano. Tuttavia, è importante condurre studi di fattibilità, analisi di mercato e valutazioni tecniche dettagliate per determinare quale soluzione sia la più adatta alle specifiche esigenze dei laghi e dei potenziali utenti.

Potrebbe essere ipotizzabile lo sviluppo di nuovi motoscafi per il trasporto sostenibile ad alta tecnologia, sfruttando la presenza di industrie nel settore aerospaziale di Varese e prendendo in considerazione la produzione storica di idrovolanti a propulsione alternativa elettrica o ibrida. Ciò richiederebbe una collaborazione strategica tra l'industria, gli istituti di ricerca e lo sviluppo di competenze specializzate.

La presenza di industrie aerospaziali nel basso Lago a Varese può fornire una base solida di conoscenze tecnologiche e competenze ingegneristiche che possono essere applicate allo sviluppo di nuovi motoscafi ad alta tecnologia. Le tecnologie utilizzate nel settore aerospaziale, come i materiali leggeri e resistenti, i sistemi di propulsione avanzati e le soluzioni innovative di progettazione, potrebbero essere adattate per i motoscafi per il trasporto sostenibile.

Anche la produzione tradizionale di idrovolanti a propulsione alternativa, come quella elettrica o ibrida, potrebbe essere un punto di partenza per il ripensamento dei design e l'integrazione di soluzioni sostenibili nella regione (città) dei laghi e nel bacino del Po, sfruttando gli idroscali già esistenti. L'esperienza nel settore degli idrovolanti può essere applicata per sviluppare motoscafi più efficienti in termini di consumo di energia e a basso impatto ambientale. A tale proposito si potrebbe anche considerare le aziende aeronautiche svizzere che attualmente stanno sviluppando prodotti di navigazione aerea ibrida o elettrica.

Per realizzare questo obiettivo, sarebbe necessario un approccio multidisciplinare che coinvolga ingegneri aeronautici, ingegneri navali, esperti di sistemi di propulsione e professionisti del settore delle energie rinnovabili. La collaborazione tra istituti di ricerca, università e industria sarebbe fondamentale per sviluppare tecnologie all'avanguardia e testare prototipi.

Inoltre, sarebbe importante considerare aspetti come l'infrastruttura di ricarica e rifornimento, la sicurezza, la regolamentazione e l'accettazione del mercato.

È necessario inoltre coinvolgere le autorità e comunità locali e i gestori amministrativi dei comparti interessati per garantire un supporto adeguato e l'adozione di soluzioni coordinate internazionali, sostenibili e condivise per il trasporto lacustre e fluviale, in particolare in considerazione delle zone ecosistemicamente sensibili dei parchi fluviali piemontesi e lombardi del Ticino e del Po che sarebbero interessati da passaggi della linea di navigazione, sia locale sia internazionale (cfr. Allegati 13 – 17, per il Ticino sub-lacuale), anche nel contesto della

ricerca del rispetto della dinamicità delle quote d'acqua e deflussi dal lago prescritte per le zone umide dalla Convenzione di Ramsar, con effetti indiretti anche sulla navigabilità.

In sintesi, la combinazione di competenze nel settore aerospaziale di Varese e la ripresa della produzione tradizionale di idrovolanti a propulsione alternativa potrebbero creare opportunità per lo sviluppo di nuovi motoscafi per il trasporto sostenibile ad alta tecnologia. Tuttavia, richiederebbe una stretta collaborazione tra diverse parti interessate e un approccio innovativo e multidisciplinare.

lo sviluppo di nuovi motoscafi per il trasporto sostenibile, specialmente adatte per la -composita- tratta Locarno – Milano – Venezia, potrebbe renderli interessanti anche in altri mercati e generare una nuova attività di trasporto acquatico sostenibile per regioni conurbate non solo al sud delle Alpi, ma anche in altre regioni terra-aquatiche. Le soluzioni innovative nel settore del trasporto fluviale e marittimo potrebbero avere un impatto positivo su diversi contesti e offrire opportunità economiche.

I motoscafi a basso consumo energetico e ad alta tecnologia potrebbero essere applicati in laghi, fiumi e altre aree marine o fluviali, anche sensibili, in cui è richiesta una mobilità sostenibile. Ad esempio, nelle zone costiere o nelle isole, dove il trasporto via mare è essenziale, i motoscafi sostenibili potrebbero offrire un'alternativa ecologica alle imbarcazioni tradizionali a propulsione endotermica.

Inoltre, i motoscafi sostenibili potrebbero essere interessanti per il settore del turismo, in particolare per le destinazioni costiere, lacuali o fluviali che desiderano promuovere un'esperienza turistica sostenibile. Il trasporto acquatico ecologico potrebbe attrarre i turisti sensibili all'ambiente e interessati a esperienze di viaggio più sostenibili.

Un esempio concreto potrebbe essere l'utilizzo di motoscafi sostenibili per il trasporto turistico fluviomarittimo sui laghi, fiumi, canali e Navigli italiani o svizzeri (e le rispettive coste), che potrebbe favorire una mobilità pulita e ridurre l'impatto ambientale delle imbarcazioni tradizionali.

Inoltre, le soluzioni di trasporto acquatico sostenibile potrebbero essere adottate anche lungo i laghi e fiumi e città costiere per affrontare le sfide della congestione del traffico urbano terribile. L'utilizzo di motoscafi ad alta tecnologia e a basso impatto ambientale potrebbe offrire un'alternativa al trasporto terrestre e contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico e il traffico nelle aree urbane congestionate.

In conclusione, lo sviluppo di nuovi motoscafi sostenibili ed a basso consumo energetico potrebbe aprire opportunità economiche nel settore del trasporto acquatico in diverse regioni dei laghi, non solo al sud delle Alpi. Il trasporto sostenibile via acqua potrebbe offrire vantaggi in termini di impatto ambientale, riduzione delle emissioni di carbonio e promozione del turismo sostenibile e di aumento della qualità della vita socioeconomica nel territorio alpino.

7) La politica regionale elvetica

La legge federale del 6 ottobre del 2006 sulla politica regionale ha lo scopo di potenziare la concorrenzialità di singole regioni, e incrementarne la produzione di valore aggiunto, contribuendo in questo modo a creare e mantenere posti di lavoro a livello regionale, a conservare un insediamento decentrato e a eliminare le disparità regionali. Tale legge è anche essa basata sull'art. 103 della Cost. Fed, già menzionata sopra al Punto 1), relativo alle basi costituzionali.

Questa stabilisce che occorre considerare le esigenze di uno sviluppo sostenibile; che i centri regionali sono i motori dello sviluppo e sviluppano proprie iniziative, volte a incrementare la loro concorrenzialità e la loro produzione di valore aggiunto; che i cantoni sono i principali interlocutori della Confederazione e assicurano la collaborazione con le regioni e che i servizi federali collaborano strettamente tra loro, nonché con istituzioni e organizzazioni svizzere ed estere.

Sono regioni ai sensi della legge gruppi di Cantoni e Comuni come pure consorzi di Cantoni o Comuni con altri enti o associazioni privati o di diritto pubblico.

Il sito della piattaforma per lo sviluppo regionale in Svizzera del segretariato di stato elvetico per l'economia (SECO) è il seguente:

<https://regiosuisse.ch/it>

L'Ente Regionale per lo sviluppo del Locarnese e Vallemaggia (ERS) è una associazione privata partecipata da enti pubblici, con sede a Locarno. Sono soci i Comuni e l'Organizzazione Turistica Lago Maggiore e Valli (OTLMV). Lo scopo dell'ERS-LVM è quello di favorire la collaborazione tra i suoi membri per il raggiungimento di scopi comuni d'interesse generale e regionale; promuovere tutte le attività atte a favorire lo sviluppo della regione; diventare ambito regionale strategico di confronto, coordinamento e ricerca di consenso per la realizzazione di progetti e servizi; svolgere le funzioni assegnate agli Enti Regionali per lo Sviluppo previsti dalla Legge d'applicazione (del 22 giugno 2009) della Legge federale sulla politica regionale del 6 ottobre 2006 (Stato 1° gennaio 2013).

Aiuti finanziari possono essere concessi allo scopo di sostenere la partecipazione svizzera a programmi, progetti e azioni innovative nell'ambito della cooperazione transfrontaliera, purché questa incida positivamente sulla produzione di valore aggiunto di una regione di frontiera, in modo diretto o indiretto oppure rivesta un'importanza strategica a livello nazionale. Le partecipazioni strategicamente importanti a livello nazionale devono essere coordinate dalla Confederazione, in collaborazione con i Cantoni. Nella promozione della cooperazione transfrontaliera va tenuto conto della politica di collaborazione territoriale europea e di quella nazionale, nonché delle loro modalità d'attuazione e dei rispettivi calendari.

La Confederazione può concedere mutui senza interessi o a tassi d'interesse favorevoli o sgravi fiscali allo scopo di finanziare progetti infrastrutturali.

Con il documento "Diagnostica territoriale" dell'area di confine Svizzera-Italia" del 19 maggio 2021 chiesta dalle Regioni, Province e Cantoni uniti nella «Task Force Interreg VI», sono state esaminate le particolarità della regione transfrontaliera Italia – Svizzera nel contesto dei progetti di collaborazione europei Interreg.

<https://m4.ti.ch/fileadmin/DFE/DE->

[USE/PER/interreg/Rapporto finale Studio regionale cooperazione transfrontaliera Italia Svizzera.pdf](https://m4.ti.ch/fileadmin/DFE/DE-USE/PER/interreg/Rapporto finale Studio regionale cooperazione transfrontaliera Italia Svizzera.pdf)

In tale documento viene ricordato il Progetto volto a promuovere la mobilità intelligente e condivisa e la mobilità elettrica. Ad esempio, il progetto "Slowmove", che sviluppa sistemi di trasporto ecocompatibili attorno alla via navigabile del Lago Maggiore. Nel contesto delle aree naturali si evidenzia che *"un'altra caratteristica territoriale è che il confine italo-svizzero attraversa importanti bacini idrici (ad esempio il Lago Maggiore o il Lago Ceresio), soprattutto nella regione insubrica. A questo proposito, fenomeni come l'inquinamento delle acque o eventuali inondazioni colpiscono entrambi i Paesi e per essere affrontati richiedono quindi una cooperazione transfrontaliera."*

Relativamente ai trasporti regionali ed internazionali mediante navigazione lo studio non ne accenna, come neppure si considera l'estensione della navigabilità sul Ticino sub lacuale o sui navigli lombardi, e di riflesso neppure una possibile congiunzione marina con Venezia.

Maggiore risalto alla tematica lo si può trovare nello studio effettuato nel contesto del progetto Interreg Slowmove intitolato *“Lo Sviluppo del trasporto lungo il Lago Maggiore, il Ticino ed il sistema dei canali secondo una prospettiva di rispetto ambientale e di incremento del turismo green”* del luglio 2021.

https://www.locarnomilanovenezia.ch/site/wp-content/uploads/2022/12/ART22-PRES-221111_Davide-Tesarollo-elettromobilita-Slowmove_ppt.pdf

Abbiamo allegato in fine delle rappresentazioni da 4 a 10, volte a dimostrare quanto il lago Maggiore sia conurbato, nel contesto della *Convenzione delle Alpi*, e quindi come la navigazione sullo stesso e la ricongiunzione della navigabilità per lo spostamento delle persone, anche a fine turistico, fino a Milano e poi Pavia possa incidere positivamente sulla produzione di valore aggiunto di una regione di frontiera, con effetti anche sulla Confederazione che possono essere considerati strategici.

La pianificazione di questo progetto di rafforzamento della navigabilità sul lago Maggiore, in prospettiva anche di un prolungamento della linea navigabile fino a Milano e poi fino a Pavia, sebbene fuori dai confini giurisdizionali elvetici e della Convenzione delle Alpi, dalla regione che ne sarebbe il capolinea, dovrebbe essere considerata e valutata, quale obiettivo strategico, da coordinare con i diversi enti interessati italiani preposti.

8) Consiglio federale: strategia marittima per la svizzera, 2 luglio 2023

Il 2 luglio 2023, il Consiglio federale ha presentato la propria nuova strategia marittima Svizzera elaborata dal Dipartimento Federale degli affari esteri (DFAE). Ha pubblicato a tale proposito due rapporti in tedesco e francese: non si trova ancora sul sito quello in lingua italiana.

Nel comunicato stampa sostiene che:

“L'obiettivo del Consiglio federale è creare una bandiera svizzera attrattiva e competitiva nonché un quadro normativo affidabile. Anche le disposizioni relative alla navigazione internazionale da diporto e alla navigazione internazionale sul Reno devono essere modificate, soprattutto per facilitare la registrazione di questo tipo di imbarcazioni.” e, ancora:

“La strategia marittima per il periodo 2023-2027 si basa sugli obiettivi definiti nella strategia di politica estera della Svizzera [n.d.r. Diritto internazionale pubblico, economia, scienza e ambiente, aspetti sociali e bandiera svizzera]. Rendendo più coerente la gestione delle questioni marittime, contribuisce anche a garantire la coerenza auspicata nel campo della politica estera. La strategia marittima è frutto della collaborazione tra vari dipartimenti federali e partner del mondo scientifico, dei settori economico e ambientale e della società. Sarà valutata entro la fine del 2027.”

<https://www.eda.admin.ch/eda/it/dfae/dfae/aktuell/news.html/content/eda/it/meta/news/2023/6/2/95536>

Non si trova alcun cenno al Lago Maggiore, al suo possibile sbocco al Mare Adriatico, né al lago di Lugano.

Sulla cartina relativa alle principali rotte marittime, porti Adriatici, in particolare Trieste, Genova e Venezia né il (primo, secondo e settimo porti italiani per ordine di grandezza) né il corridoio

Mediterraneo non vengono menzionati. Tutto ruota attorno a Rotterdam, Amburgo, Anversa il Reno e Basilea.

È di poco successivo lo sviluppo, da parte del Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), volto a considerare anche il “*trasporto fluvio-marittimo*”, e con esso anche il turismo nautico e crocieristico, nel contesto del Piano del Mare (cfr. punto 10. - In Italia – Navigazione Interna). Tale collegamento programmatico istituzionale italiano potrebbe essere suscettibile di fare rivedere la strategia elvetica, con la possibile apertura di un corridoio marino turistico verso sud ed il mare Adriatico.

9) Politica di finanziamento pubblico dei trasporti di linea in Svizzera ed in Italia, comparando la strada, la ferrovia e la navigazione interna, con accenno alla navigazione interna internazionale sui Navigli e canali lombardi (AI e HI)

[Le seguenti riflessioni sono state sviluppate da IA ChatGPT, con la supervisione ed integrazioni dell'autore]

In Svizzera:

In Svizzera, la politica di finanziamento pubblico dei trasporti di linea è organizzata in modo da promuovere un sistema di trasporto integrato e sostenibile che comprende la strada, la ferrovia e la navigazione. Il paese è noto per il suo efficiente sistema di trasporto pubblico, che è ampiamente utilizzato dalla popolazione.

La strada:

Il finanziamento dei trasporti su strada in Svizzera è principalmente basato sul principio dell'autofinanziamento, dove i costi di costruzione e manutenzione delle infrastrutture stradali sono finanziati attraverso le tasse sul carburante, i pedaggi autostradali e le tasse di circolazione. I pedaggi autostradali sono riscossi tramite la vignetta autostradale, un adesivo che deve essere acquistato e collocato sul parabrezza dei veicoli. Questi finanziamenti sono gestiti a livello prevalentemente federale e cantonale.

La ferrovia:

Il sistema ferroviario svizzero è ampiamente sostenuto dal finanziamento pubblico. Le infrastrutture ferroviarie, comprese le linee e le stazioni, sono di proprietà dello stato federale e sono gestite dalle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) e da altre società ferroviarie regionali. Il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie proviene principalmente dai bilanci dello stato federale, dei cantoni e delle città. Inoltre, i progetti di sviluppo e ammodernamento delle linee ferroviarie possono beneficiare di finanziamenti provenienti dai cantoni, meno frequentemente dall'Unione europea o da altre fonti internazionali.

La navigazione:

La navigazione interna in Svizzera, che include i laghi e i fiumi navigabili, è gestita principalmente da compagnie di navigazione private o da enti pubblici a livello cantonale o regionale. Il finanziamento della navigazione interna può provenire da diverse fonti, inclusi i contributi cantonali, i proventi dei biglietti venduti ai passeggeri e, in alcuni casi, anche dal finanziamento federale per progetti specifici di sviluppo delle infrastrutture portuali o dei servizi di navigazione. Le infrastrutture portuali sono generalmente finanziate dai Cantoni, come ad esempio a Basilea-Città, principale sede logistica elvetica, a seguito della sua connessione tramite il Reno con il mare del nord. Senza una adeguata infrastruttura portuale e di navigazione, i privati non investono in essa acquistando motonavi. Il finanziamento pubblico

per la navigazione interna può variare a seconda del lago o del fiume specifico e delle decisioni prese a livello cantonale.

Complessivamente, dal profilo teorico, l'obiettivo della politica di finanziamento pubblico dei trasporti di linea in Svizzera è quello di garantire una rete di trasporto integrata, in cui la strada, la ferrovia e la navigazione siano complementari e offrano opzioni di mobilità efficienti e sostenibili per la popolazione.

I trasporti di linea sui Laghi internazionali Maggiore e di Lugano soggiacciono a speciali regimi di monopolio statale su base di concessioni, basati sulla Convenzione italo-svizzera di navigazione sui due laghi del 1992 (cfr. più sotto)

In Italia:

In Italia, la politica di finanziamento pubblico dei trasporti di linea è gestita a livello nazionale e regionale. Le modalità di finanziamento possono variare tra la strada, la ferrovia e la navigazione interna.

La strada:

Il finanziamento dei trasporti su strada in Italia è principalmente basato sul sistema dei pedaggi autostradali e sulle tasse di circolazione. Le autostrade italiane sono gestite da società concessionarie, che investono nella costruzione, manutenzione e gestione delle infrastrutture stradali. I pedaggi autostradali vengono pagati dagli utenti in base alla distanza percorsa o al tratto utilizzato. Inoltre, le tasse di circolazione vengono pagate annualmente dai proprietari di veicoli e contribuiscono al finanziamento delle infrastrutture stradali. Alcune fonti di finanziamento supplementari possono provenire dai fondi europei per progetti specifici o dal bilancio statale per interventi di manutenzione e miglioramento delle strade statali.

La ferrovia:

In Italia, il sistema ferroviario è gestito principalmente da Ferrovie dello Stato Italiane (FS), una società statale. Il finanziamento delle ferrovie avviene attraverso il bilancio statale e l'Unione Europea, con investimenti sia per le infrastrutture ferroviarie che per la gestione delle linee e dei servizi di trasporto passeggeri e merci. Il finanziamento pubblico viene utilizzato per la costruzione e la manutenzione delle linee ferroviarie, l'acquisto di nuovi treni, il miglioramento delle stazioni e l'offerta di servizi di trasporto.

Le *Ferrovie dello Stato* (FS) sono una società di trasporto ferroviario italiana che gestisce la maggior parte delle linee ferroviarie nazionali in Italia. FS è di proprietà dello Stato italiano e opera sia treni ad alta velocità, come gli Eurostar Italia, sia servizi regionali e locali. La rete ferroviaria di FS copre l'intero territorio italiano e collega le principali città del paese.

Trenord è una società di trasporto ferroviario regionale che opera nella regione Lombardia, nel nord Italia. È una joint venture tra FS e la Regione Lombardia. Trenord gestisce principalmente servizi ferroviari regionali e suburbani nella regione, servendo le città di Milano, Como, Bergamo, Brescia e molti altri centri urbani. Trenord offre anche collegamenti internazionali verso la Svizzera e il Canton Ticino.

TILO (acronimo di "trasporti regionali Ticino Lombardia") è una società di trasporto ferroviario italo-svizzera che opera nelle regioni limitrofe tra Cantone Ticino ed Italia, in Lombardia. TILO è una joint venture tra le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) e -inizialmente- Ferrovie dello Stato Italiane (FS), sostituite poi da Trenord. TILO gestisce servizi ferroviari regionali che collegano diverse città e località nel Canton Ticino, come Lugano, Bellinzona e Locarno, con le regioni italiane confinanti.

La navigazione interna:

La navigazione interna in Italia è gestita principalmente da enti locali o regionali, come le Autorità Portuali e le aziende di navigazione lacuale o fluviale. Il finanziamento pubblico per la navigazione interna può provenire dai bilanci regionali o comunali, dai proventi dei biglietti

venduti ai passeggeri e da eventuali contributi statali o fondi europei per specifici progetti di sviluppo delle infrastrutture portuali o dei servizi di navigazione.

È importante notare che le modalità di finanziamento e la proporzione di finanziamenti pubblici possono variare tra le diverse regioni e tra le diverse infrastrutture stradali, ferroviarie e di navigazione interna in Italia.

In generale, l'obiettivo della politica di finanziamento pubblico dei trasporti di linea in Italia è quello di garantire la sicurezza e l'efficienza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, sia sulla strada che sulla ferrovia, nonché di sostenere lo sviluppo della navigazione interna come alternativa sostenibile al trasporto su strada.

Nel contesto del *Piano del Mare*, innovativo strumento di programmazione strategica recentemente approvato dal *Comitato interministeriale per le politiche del mare* (Cipom), vi è stata una significativa evoluzione nel settore del trasporto marittimo, avendo inserito, quale parte integrante delle strategie di sviluppo delle attività commerciali legate al mare, anche il *"trasporto fluviomarittimo"*, e con esso anche il turismo nautico e crocieristico, che deve ora essere ancora definito ed approvato dal parlamento.

La navigazione interna internazionale tra lago di Lugano e Lago Maggiore e nel segmento dei canali e Navigli Lombardi:

La navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano è regolata Convenzione per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano dalla Il 2 dicembre 1992, entrata in vigore dal 1° giugno 1997.

Questa all'art. 9 prevede che:

1 Il diritto di trasporto in esclusiva di persone con servizi regolari di linea sul lago Maggiore e sul lago di Lugano viene stabilito come segue:

2 Lago Maggiore

L'esercizio del servizio pubblico di navigazione di linea è assicurato, sia nel bacino italiano sia in quello svizzero, da un'impresa italiana munita di atto di concessione italiano alla quale la Svizzera si impegna a rilasciare la concessione per il proprio bacino.

3 Lago di Lugano

L'esercizio del servizio pubblico di navigazione di linea è assicurato, sia nel bacino svizzero sia in quello italiano, da un'impresa svizzera munita di atto di concessione svizzero alla quale l'Italia si impegna a rilasciare la concessione per il proprio bacino.

Attualmente concessionari sono,

a) per il lago di Lugano: La *Società di Navigazione del Lago di Lugano (SNL) SA*, società privata con partecipazioni pubbliche con sede a Lugano. È un'azienda che gestisce i servizi di navigazione sul Lago di Lugano, situato tra la Svizzera e l'Italia. L'azienda gestisce una flotta di battelli che offrono servizi di trasporto passeggeri e turistici lungo il lago di Lugano.

b) Per il Lago Maggiore: la *Gestione dei servizi pubblici di linea di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como*, Milano (Italia), (Gestione governativa navigazione laghi).

Dal 13 marzo 2018 la SNL ha costituito con la Gestione governativa navigazione laghi un consorzio direzionale (detto "*Consorzio dei Laghi*") per l'esercizio della navigazione sul bacino svizzero del Lago Maggiore.

Tale formula, comprendente una estensione di competenza di navigazione di linea italiana nel 20% dello specchio del lago Maggiore elvetico, sembra essere sorta a suo tempo quale formula di compromesso politico a compensazione di un massiccio investimento nella ferrovia

Vigezzina quale suo miglioramento operativo, sul suo territorio italiano, da parte della Repubblica italiana.

Nei Navigli e canali lombardi:

La navigazione interna in Lombardia viene gestita dal profilo infrastrutturale dal *Consorzio Est Ticino Villoresi* (consorzio Villoresi) di Milano, dal 2021 *Navigami s.r.l.*, Milano, cura il servizio di navigazione pubblica su diversi segmenti dei Navigli Lombardi con diversi natanti.

Il Ticino sub-lacuale:

L' *Agenzia Interregionale del Po (AIPO)* con sede a Parma ha la competenza di gestire l'infrastrutturazione di navigazione sul Po e relativi fiumi affluenti, tra il Ticino sub lacuale, a partire dal ponte di ferro di Sesto Calende.

10) Nuova linea di trasporto crocieristico fluviomarittima che collega Locarno a Milano e Venezia e rapporto con i corridoi di trasporto europeo e DG REGIO — DG Politica regionale e urbana della commissione europea (AI e HI)

[Le seguenti riflessioni sono state sviluppate da IA ChatGPT, con la supervisione dell'autore]

I corridoi di trasporto europei sono una rete di collegamenti di trasporto prioritari che mirano a migliorare l'efficienza e la connettività tra le diverse regioni dell'Europa. Questi corridoi includono infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime e aeree, nonché reti di trasporto urbano. L'obiettivo principale è facilitare il movimento di merci e persone in tutta l'Unione europea, migliorando la compatibilità e l'interoperabilità delle infrastrutture.

Per quanto riguarda il corridoio mediterraneo, l'obiettivo è migliorare le connessioni di trasporto tra le regioni mediterranee, promuovendo il commercio e il turismo nella regione. Questo corridoio collega diversi paesi lungo la costa mediterranea, consentendo un flusso più efficiente delle merci e una migliore accessibilità delle regioni coinvolte, anche mediante navigazione interna.

Il progetto di connessione città regioni DG Regio della Commissione europea mira a migliorare le connessioni di trasporto tra le città e le regioni europee, promuovendo lo sviluppo sostenibile e la coesione territoriale macro-regionale. L'obiettivo è migliorare l'accessibilità e la mobilità all'interno delle regioni, riducendo le disuguaglianze e favorendo una crescita equilibrata in tutta l'Unione europea.

Una nuova linea di trasporto crocieristico fluvio marittima che collega Locarno a Milano e Venezia potrebbe essere di rilievo per il corridoio mediterraneo e per il progetto di connessione città regioni DG Regio. Questa linea fornirebbe un collegamento diretto tra importanti città e regioni del nord Italia, consentendo un maggiore flusso di turisti e promuovendo lo sviluppo economico delle aree coinvolte. Inoltre, migliorerebbe l'accessibilità ai centri urbani e alle regioni lungo il percorso, incoraggiando una maggiore integrazione e coesione territoriale, oltre a permettere di sviluppare le micro-eccellenze economiche presenti sui territori attraversati dalla linea.

L'introduzione di questa linea di trasporto crocieristico potrebbe anche stimolare l'intermodalità, consentendo ai passeggeri di collegarsi ad altri mezzi di trasporto come treni, autobus, ciclistici, di *boat sharing* o escursionistici lungo il percorso. Ciò migliorerebbe l'accessibilità complessiva delle regioni coinvolte e contribuirebbe alla creazione di una rete di trasporto integrata.

Come rilevato al punto precedente, da parte italiana, recentemente il *Comitato interministeriale per le politiche del mare* (Cipom), nel contesto dello strumento di programmazione strategica *Piano del Mare*, quale parte integrante delle strategie di sviluppo delle attività commerciali legate al mare è stato inserito il “*trasporto fluviomarittimo*” e con esso anche il turismo nautico e crocieristico, che deve ora essere approvato dal parlamento.

In sintesi, una nuova linea di trasporto crocieristico fluviomarittima che collega Locarno a Milano e Venezia potrebbe svolgere un ruolo significativo nel “corridoio mediterraneo” e nel progetto di connessione città regioni DG Regio. Contribuirebbe a migliorare l'accessibilità, la mobilità e lo sviluppo economico delle regioni coinvolte, promuovendo una maggiore integrazione territoriale nell'ambito dell'Unione europea.

11) I parametri che nella politica dei trasporti svizzera e ticinese permettono di definire una via navigabile interna quale “via navigabile di interesse nazionale” e “via navigabile all'estero” (AI e HI)

[Le seguenti riflessioni sono state sviluppate da IA ChatGPT, con la supervisione dell'autore]

Nella politica dei trasporti svizzera e ticinese, i parametri per definire una via navigabile interna come “*Gewässerstrasse von nationaler Bedeutung*” (via navigabile di interesse nazionale) o “*Gewässerstrasse ins Ausland*” (via navigabile all'estero) possono variare leggermente tra le diverse autorità coinvolte.

Per essere classificata come “*Gewässerstrasse von nationaler Bedeutung*” (via navigabile di interesse nazionale), una via navigabile interna in Svizzera dovrebbe soddisfare i seguenti criteri:

1. **Rilevanza economica:** La via navigabile deve essere considerata di importanza economica a livello nazionale, con un potenziale significativo per il trasporto merci, il turismo o altre attività connesse.
2. **Flussi di traffico:** La via navigabile deve presentare flussi di traffico regolari o potenziali significativi, che richiedono un'infrastruttura adeguata a garantire l'efficienza del trasporto.
3. **Collegamenti internazionali:** La via navigabile può essere parte di una rete di trasporto internazionale, collegando la Svizzera ad altri paesi o aree geografiche.
4. **Capacità di sviluppo:** La via navigabile deve avere potenzialità di sviluppo futuro, sia per quanto riguarda il trasporto di merci e il trasporto passeggeri, e può essere soggetta a progetti di miglioramento o espansione.

Per quanto riguarda la classificazione di una via navigabile come “*Gewässerstrasse ins Ausland*” (via navigabile all'estero), possono essere considerati i seguenti criteri aggiuntivi:

1. **Collegamenti internazionali:** La via navigabile deve avere un collegamento diretto o indiretto con un paese estero, facilitando il trasporto di merci o persone tra la Svizzera e altri paesi.
2. **Importanza regionale o internazionale:** La via navigabile deve avere una rilevanza regionale o internazionale significativa, con flussi di traffico transfrontalieri o scambi commerciali di rilevanza internazionali.
3. **Cooperazione internazionale:** La via navigabile può essere soggetta ad accordi di cooperazione internazionale o a disposizioni specifiche tra la Svizzera e i paesi esteri interessati, al fine di promuovere lo sviluppo e l'utilizzo della via navigabile.

La classificazione di una via navigabile interna come "Gewässerstrasse von nationaler Bedeutung" o "Gewässerstrasse ins Ausland" è soggetta a decisioni amministrative e può variare in base alle valutazioni specifiche delle autorità competenti, come il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) in Svizzera o le autorità cantonali, come nel caso del Canton Ticino.

Le vie navigabili "di interesse nazionale" in Svizzera sono generalmente quelle che rivestono un'importanza strategica per il trasporto merci e/o il trasporto passeggeri a livello nazionale. Queste vie navigabili spesso connettono importanti centri economici e porti, facilitando lo scambio commerciale e il trasporto efficiente delle merci.

Essere riconosciute come vie navigabili di interesse nazionale dalla Confederazione svizzera può portare diversi benefici per le vie navigabili. Alcuni dei vantaggi potenziali includono:

1. **Investimenti e finanziamenti:** Le vie navigabili riconosciute come di interesse nazionale possono essere considerate prioritarie per gli investimenti e i finanziamenti pubblici. Ciò può comportare finanziamenti dedicati per il miglioramento delle infrastrutture, l'ammodernamento delle strutture portuali, l'aumento della capacità e la sicurezza del traffico navigabile.
2. **Pianificazione e sviluppo:** Il riconoscimento come via navigabile di interesse nazionale può portare a una pianificazione e uno sviluppo più mirati. Ciò può includere l'elaborazione di piani di sviluppo a lungo termine, l'identificazione di progetti di infrastruttura prioritari e la cooperazione con le parti interessate per migliorare l'efficienza e l'utilizzo delle vie navigabili.
3. **Cooperazione internazionale:** Le vie navigabili di interesse nazionale possono facilitare la cooperazione internazionale nel settore dei trasporti, permettendo di stabilire accordi e norme comuni con altri paesi interessati. Ciò può favorire il libero scambio e la collaborazione transfrontaliera nel settore della navigazione interna.
4. **Sostenibilità ambientale:** La promozione delle vie navigabili di interesse nazionale può contribuire alla sostenibilità ambientale, incoraggiando il trasferimento del traffico merci dalla strada alla navigazione interna. La navigazione interna è generalmente considerata un modo più efficiente dal punto di vista energetico e con minori emissioni di carbonio rispetto al trasporto su strada.

È importante ricordare che le decisioni sul riconoscimento delle vie navigabili come di interesse nazionale e i relativi benefici possono variare in base alle politiche e alle valutazioni specifiche delle autorità competenti, in Svizzera in particolare da parte del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

12) Disposizioni interne ed internazionali di politica economica e sul traffico con possibili correlazioni con la navigazione interna

La **Legge federale sul mercato interno** del 1995 stabilisce che ogni persona con domicilio o sede in Svizzera l'accesso libero e non discriminato al mercato al fine di esercitare su tutto il territorio della Confederazione un'attività lucrativa. Essa ha in particolare lo scopo di **facilitare la mobilità** professionale e gli scambi economici in Svizzera.

La legge federale indica anche che:

-Quali restrizioni del libero mercato, il trasferimento a privati di attività rientranti in **monopoli** cantonali o comunali si svolge su **concorso e non deve discriminare** le persone con domicilio o sede in Svizzera.

-Agli offerenti esterni **non può essere negato** il libero accesso al mercato. Le **restrizioni** devono rivestire la forma di **oneri** o **condizioni** e sono ammissibili soltanto se, si applicano nella stessa misura agli offerenti locali; sono **indispensabili** per preservare **interessi pubblici preponderanti**; sono conformi al principio di **proporzionalità**.

Le restrizioni **non** sono conformi al principio di proporzionalità in particolare se:

il **domicilio** o la sede costituisce condizione preliminare per l'esercizio di un'attività lucrativa nel luogo di destinazione"

Diversi **trattati internazionali** tendono a regolare il traffico stradale e ferroviario transalpino, senza però pronunciarsi però esplicitamente sulla navigazione, a parte la convenzione italo-svizzera sulla navigazione dei laghi di Lugano e Maggiore del 1992. Nel contesto degli accordi bilaterali del 1999 la navigazione interna non è stata regolamentata.

Infatti, l'accordo tra **CE e svizzera** sul **trasporto di merci su strada e ferrovia** del 1999, nell'ambito degli accordi bilaterali, quale campo di applicazione mira prevalentemente a regolare il trasporto di **persone** e **merci commerciali** su **strada** o **ferrovia**, piuttosto che il traffico privato. Non ha esplicitamente menzionato -e dunque- regolato la navigazione interna (né il traffico privato) internazionale. Nondimeno fissa taluni principi che possono avere un impatto anche nel contesto del traffico di navigazione interna.

Relativamente agli **obiettivi** il menzionato accordo CE questo stabilisce:

Le parti contraenti convengono di sviluppare, nella misura necessaria, una politica coordinata dei trasporti di merci e passeggeri. Tale politica è intesa ad **associare l'efficienza** dei **sistemi di trasporto** alla **tutela dell'ambiente**, garantendo così **una mobilità sostenibile**.

Le parti contraenti si adoperano per instaurare un'ampia **comparabilità** delle condizioni di trasporto – aspetti fiscali compresi – nei rispettivi territori, allo scopo, in particolare, di evitare una deviazione del traffico nelle regioni alpine, o di ottenere in tale zona una migliore distribuzione del traffico.

Tra i **principi** dell'accordo stabiliscono che:

Le misure devono essere conformi ai seguenti principi:

- **divieto di discriminazione**, diretta o indiretta, in base alla nazionalità del trasportatore, al luogo di immatricolazione del veicolo o all'origine e/o alla destinazione del trasporto;
- **libera scelta** del modo di trasporto;
- rinuncia all'introduzione di **restrizioni quantitative unilaterali**;
- **territorialità**;
- **proporzionalità** della tassazione rispetto ai costi legati al trasporto, inclusi i criteri relativi al tipo di veicolo;
- **trasparenza**.

Dal canto suo, il protocollo d'applicazione della **Convenzione delle Alpi**, dell'ambito del **turismo**, firmato nel 1998, stabilisce:

Le Parti contraenti tengono conto, per lo **sviluppo turistico**, delle esigenze di **protezione, della natura** e di **salvaguardia del paesaggio**. Si impegnano a promuovere, nella misura del possibile, solamente progetti che **rispettino** i paesaggi e siano **compatibili** con l'ambiente. Esse avviano una **politica sostenibile** che rafforzi la competitività di un turismo alpino a contatto con la natura, portando in tal modo un **notevole** contributo allo **sviluppo socioeconomico** del territorio alpino. Saranno privilegiati i provvedimenti a favore dell'**innovazione** e della **diversificazione** dell'offerta.

Le Parti contraenti provvederanno affinché nelle zone fortemente turistiche sia perseguito un rapporto equilibrato tra forme di turismo **intensivo** ed **estensivo**.

Le Parti contraenti favoriscono i provvedimenti destinati a **ridurre il traffico a motore** all'interno delle stazioni turistiche.

Inoltre, incoraggiano le iniziative pubbliche o private miranti a migliorare l'accesso ai siti e ai **centri turistici** tramite i **mezzi pubblici** e a **incentivarne l'uso** da parte dei turisti.

Le Parti contraenti cercheranno di **scaglionare** meglio nello spazio e nel tempo la domanda turistica delle regioni interessate.

A tale scopo, è opportuno incoraggiare la **cooperazione** fra gli Stati per quanto riguarda lo scaglionamento delle vacanze e le esperienze di prolungamento delle stagioni turistiche.

Va rilevato che mentre la **Convenzione delle Alpi** è stata firmata e ratificata dalle camere federali elvetiche, i suoi protocolli, nonostante il messaggio di ratifica da parte del Consiglio federale del 29 settembre 2010, non sono stati ratificati dalle camere federali. In realtà, come espresso dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE): *"i Protocolli della Convenzione delle Alpi trovano comunque applicazione in Svizzera: essendo queste tematiche di interesse nazionale, le richieste dei Protocolli sono già confluite nella legislazione."* In fine, nell'Allegato 11, si può vedere il perimetro d'estensione applicativa della *Convenzione delle alpi*. Questo perimetro è meno esteso dell'organizzazione di strategia macroregionale per la regione alpina (EUSALP), che si estende a sud fino a sotto Genova e a Venezia (Allegato 12).

https://www.atlas.alpconv.org/layers/geonode_data:geonode:EUSALP_full

Dal canto suo l'Italia ha ratificato tutti i protocolli della Convenzione delle Alpi mediante delle leggi del 5 maggio 2012 n. 50.

Il protocollo d'applicazione della **Convenzione delle Alpi** dell'ambito dei **trasporti** del 1991, firmato nel 2000, stabilisce che le parti contraenti vogliono:

ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal **traffico intralpino** e **transalpino** ad un livello che sia **tollerabile** per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente **trasferimento** su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto **merci**, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato;

Contribuiscono allo **sviluppo sostenibile** dello **spazio vitale** e delle **attività economiche**, come premesse fondamentali per l'esistenza stessa delle popolazioni residenti nel territorio alpino per mezzo di una politica dei trasporti organica e **concertata** tra le Parti contraenti che coinvolga tutti i vettori.

come pure anche:

garantire il traffico intralpino e transalpino **incrementando** l'efficacia e l'efficienza dei **sistemi di trasporto** e favorendo i **vettori meno inquinanti** e con **minore consumo di risorse** ad un costo economicamente sopportabile; garantire **condizioni di concorrenza equilibrate** tra i singoli vettori.

Le Parti contraenti si impegnano a sviluppare il settore dei trasporti tenendo conto dei principi di precauzione, prevenzione e causalità.

A livello ancora più sopra ordinato, vi sono diverse disposizioni internazionali che regolano la navigazione interna.

Vi sono disposizioni che derivano da specifiche convenzioni multilaterali delle **Nazioni Unite**: con riferimento alla Svizzera, una lista delle stesse con riferimento più estensivamente all'uso dell'acqua sono state raccolte dal sottoscritto nel capitolo 2.a) della ricerca *“LAGO MAGGIORE, REGOLAZIONE ARTIFICIALE DI QUOTA E DIRITTO INTERNAZIONALE, QUALCHE RIFLESSIONE IN PROSPETTIVA SVIZZERA”*, v2 del 19 marzo 2022.

Nel contesto europeo, diversi trattati multilaterali hanno storicamente regolato e regolano tutt'ora la navigazione sul **bacino del Reno** (Congresso di Vienna del 1816 e atti di Mannheim nel 1868) e sul bacino del **Danubio** (Pace di Parigi con riferimento al Congresso di Vienna, successivamente Convenzione di Barcellona del 1921 ed in seguito convenzione di Belgrado del 1948).

Nel novero degli stati oggi facenti parte dell'**Unione Europea**, dopo il Trattato di Roma del 1957, sono state progressivamente emanate disposizioni sotto forma di *carte bianche*, programmi e direttive con i quali l'UE ha progressivamente ha regolato il settore della navigazione interna, che ha assunto vieppiù un ruolo importante anche nel contesto della politica dei trasporti, della sua promozione, della strategia di mobilità sostenibile, intelligente, integrata e decarbonizzata.

Quali tipologie di regolamentazioni tecniche, di dettaglio, l'UE ha regolato i seguenti settori: Il disegno e la costruzione di vascelli da navigazione interna; La navigabilità e le licenze di navigazione interna ed il rispettivo riconoscimento reciproco; Le qualifiche professionali dell'equipaggio nella navigazione interna e il loro riconoscimento; L'organizzazione del tempo di lavoro nel trasporto di navigazione interna; Il trasporto di passeggeri e merci su acque interne e il mercato europeo; Il trasporto di merci pericolose su acque interne e La sicurezza di navigazione e la protezione dell'ambiente (Si veda tale proposito *“Inland Navigation Transport – The European Legal Framework”*, di Massimiliano Grimaldi, Informa law by Routledge, 2023 Oxon GB / New York).

Una integrazione di linee di trasporto lacustri e fluviali tra Svizzera e ITALIA (UE) dovrebbe tenere conto, oltre alle regolamentazioni di navigazione interna regionali e nazionali italiane interessate e la convenzione italo-svizzera di navigazione del 1992, anche delle sovraordinate disposizioni europee.

Non avendo la Svizzera regolato la navigazione interna nel 1999 nel contesto dei sette **accordi bilaterali** con UE (essendosi limitati alla sesta e settima libertà dei trasporti terrestri e aerei probabilmente poiché la questione “Reno” era già sufficientemente regolata dai pregressi atti di Mannheim e relativi), per aprire linee di navigazione transfrontaliere o fluviomarittime tra Svizzera ed Italia e viceversa, è dunque imprescindibile un esame di compatibilità con le applicabili disposizioni europee.

Contrariamente alle libertà regolate dagli accordi bilaterali Svizzera - UE, relativamente alla navigazione interna non vi sono principi generali relativi applicabili con l'Italia negoziati con l'UE, ed essi vanno quindi regolati ad hoc, bilateralmente.

Inoltre, essendo taluni regolamenti europei posteriori all'attuale convenzione italo-svizzera di 1992, verosimilmente talune disposizioni in essa contenute non sono più coerenti con le prescrizioni europee, ed andrebbe effettuato esame di compatibilità.

13) Il Piano Direttore del Cantone Ticino – Scheda di piano P7 - Laghi e Rive lacustri del 19.01.2022 e relativi piani regolatori comunali rivieraschi ticinesi

Considerato quanto precede, vale a dire l'assenza una pianificazione della navigazione, a livello federale, che consideri di importanza nazionale dell'idrovia che, partendo da Locarno quale capolinea o fine linea, potrebbe connettere la Svizzera alla capitale economica della Lombardia e l'Adriatico, anche il Cantone Ticino, nella propria pianificazione territoriale, non ha considerato tale elemento.

<https://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/schede/>

Infatti, nella scheda P 7 troviamo pochi elementi che potrebbero essere suscettibili di garantire l'infrastrutturazione necessaria per una linea di navigazione internazionale che si snodi attraverso il lago Maggiore, il fiume Ticino sub-lacuale, e i canali Lombardi fino a giungere nuovamente nel Ticino sub-lacuale a Pavia.

Tra gli elementi contenuti nella scheda del piano direttore cantonale, comunque di un certo rilievo, si possono annoverare i seguenti:

- a) Problemi: “**natanti**: il riordino in strutture portuali è insufficiente; il loro aumento è in contrasto con le capacità ricettive e con le esigenze di sicurezza e di tutela dell'ambiente e del paesaggio; manca inoltre uno strumento capace di indicare la sopportabilità dei bacini circa il loro numero complessivo e circa la localizzazione e il dimensionamento dei luoghi di stazionamento;” (P7, pag. 3)
- b) Problemi: “**aree di servizio e supporto**: le aree per i lavori di manutenzione, la gestione e il ricovero dei natanti, sia da diporto sia commerciali, sono insufficienti. In particolare, i cantieri nautici sono quasi scomparsi o si trovano in ubicazioni precarie, oppure non dispongono di infrastrutture a lago;” (P7, pag. 4)
- c) Problemi: “attività d'ordine cantonale o federale: la disponibilità di aree a lago per l'attuazione di opere e di attività di interesse sovracomunale è scarsa;” (P7, pag. 4)
- d) Indirizzi: **2.3 Infrastrutture e trasporti a lago:**

I riordino e un maggiore coordinamento delle infrastrutture a lago devono essere garantiti. In particolare, è necessario:

- a. **pianificare i porti** (intesi quali stazionamenti collettivi che di regola comprendono almeno 15 posti barca, sono gestiti e sorvegliati, dispongono di un accesso pubblico e di un sufficiente numero di posteggi e favoriscono l'attività della pesca), commisurandoli alle capacità ricettive, ambientali e paesaggistiche;
- b. rimuovere di conseguenza i singoli attracchi privati in contrasto con gli obiettivi ambientali e sopprimere i campi boe;
- c. predisporre un **adeguato numero di attracchi temporanei** destinati a soste di breve durata;
- d. **adattare la navigazione pubblica** alle molteplici funzioni delle rive (passeggiate a lago, aree di svago, attrazioni turistiche, ecc.);
- e. predisporre un **adeguato numero di aree tecniche di valenza locale**, attrezzate per opere di manutenzione, gestione e ricovero natanti;
- f. monitorare e **gestire il numero di natanti**, nonché l'ubicazione e la dimensione dei luoghi di stazionamento.

e) Pianificazioni specifiche

Laddove si riscontrano situazioni pianificatorie, gestionali e progettuali in evoluzione e con necessità di coordinamento, **Cantone** e **Comuni** collaborano, mediante l'elaborazione di **pianificazioni specifiche**, per comparti a lago di particolare interesse pubblico, con l'obiettivo di promuovere realizzazioni coordinate a favore della multifunzionalità delle rive, secondo i principi enunciati nella presente scheda.

f) **a. Pianificazione dei posti barca**

- Il **riordino degli ormeggi** dei natanti viene pianificato su scala regionale. Gli ormeggi natanti centralizzati vengono suddivisi tra quelli di importanza regionale e quelli di valenza locale. Queste due categorie presuppongono caratteristiche e funzioni differenti:

- **porti regionali**: strutture di interesse regionale, di norma adibite allo stazionamento di almeno 150 natanti, situate in ubicazioni strategiche, adeguatamente attrezzate con infrastrutture di supporto servizi, posteggi, attracchi temporanei, stazioni di rifornimento, ecc.). Questi devono inoltre predisporre degli **ormeggi per i natanti di servizio pubblico** (polizia lacuale, salvataggio, pulizia lago, ecc.);

- **porti comunali**: strutture di interesse locale di norma adibite per piccole imbarcazioni, senza necessariamente infrastrutture di supporto particolari.

g) **b. Attracchi temporanei**

Il potenziamento degli attracchi temporanei destinati a soste di breve durata deve permettere un miglioramento dell'offerta turistica legata al lago. La loro realizzazione deve avvenire nelle **aree a maggiore fruibilità** e presso i luoghi d'interesse turistico (ristori, elementi culturali, naturali, ecc.). Gli attracchi possono essere formati da strutture indipendenti oppure venire integrati all'interno dei porti pubblici.

h) **c. Navigazione pubblica - punti di imbarco**

Il potenziamento del **servizio della navigazione pubblica** deve avvenire in particolare mediante:

- **l'incremento dei punti di imbarco** e dei collegamenti e il **rinnovo delle infrastrutture**, a favore di **imbarcazioni più rapide di dimensioni ridotte**;

- l'ubicazione nei **luoghi di maggiore fruibilità**, accessibilità e attrattiva.

i) **b. Aree per attività tecniche di interesse pubblico a lago**

La realizzazione di **attività portuali di interesse cantonale**, in particolare **lavori di manutenzione, gestione e ricovero dei natanti**, oppure servizi prettamente legati alle **attività portuali** necessitano di adeguati spazi a lago. Le aree tecniche devono essere riparate dal moto ondoso, di **facile accesso stradale** ed eventualmente **allacciabili alla ferrovia**. La loro realizzazione deve essere oggetto di valutazione approfondite, soprattutto in funzione delle altre attività presenti nelle aree designate e in quelle circostanti.

Elenco delle aree per attività tecniche di interesse pubblico: Lago Maggiore **Porto regionale di Mappo a Minusio** (priorità alle attività portuali di **diporto** e **commerciali**).

j) **4.1 Livello cantonale**

k) **La Sezione dello sviluppo territoriale:**

a. aggiorna lo Studio generale relativo alla tutela e valorizzazione delle rive dei laghi (v. cap. 5);

- b. elabora i progetti di PUC in corrispondenza delle aree soggette a pianificazioni specifiche ai sensi del punto 3.1.b in mancanza di adeguate pianificazioni comunali;
- l) I seguenti ulteriori **Servizi cantonali** concorrono al perseguimento degli indirizzi di questa scheda:
- Ufficio della pianificazione locale;
 - Ufficio del demanio;
 - Ufficio della caccia e della pesca;
 - Ufficio dei corsi d'acqua;
 - Ufficio della natura e del paesaggio;
 - Ufficio dei beni culturali.
- m) I **Comuni** interessati applicano gli indirizzi di questa scheda nell'ambito della pianificazione delle utilizzazioni, in particolare:
- a. avviano immediatamente le **procedure di variante di PR** intese a delimitare nei propri PR la zona di protezione per la fascia di transizione tra l'ambito lacustre e quello terrestre (v. cap. 3);
- b. hanno la facoltà di **pianificare**, in **collaborazione con il Cantone**, i **comparti di particolare valenza pubblica** (pianificazioni specifiche) tramite gli strumenti della pianificazione delle utilizzazioni (PR), nella prospettiva della multifunzionalità delle rive;
- n) 4.3 Altri - **Confederazione e Repubblica italiana** (in relazione ad accordi e convenzioni bilaterali, gestiti per parte svizzera a livello federale).
- o) Cartina Allegato 1 - Misure relative alle rive dei laghi (cfr. Allegato 3, in fondo).

14) **Mozione federale “Per una nuova Convenzione con l'Italia per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano**

Il 30 novembre 2021 il consigliere nazionale Bruno Storni ha inoltrato al Consiglio Federale a Berna la mozione 21.43 55 intitolata come menzionato sopra, con la quale chiedeva quanto segue:

“Il Consiglio federale disdice la Convenzione internazionale del 2 dicembre 1992 per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano e avvia negoziati per una nuova Convenzione che permetta una gestione separata e relativa concessione del Bacino Svizzero del Lago Maggiore.”

Il Consiglio federale, il 26 gennaio 2022 ha risposto mediante il seguente parere:

“Il Consiglio federale conosce le difficoltà che sta affrontando la navigazione sul Lago Maggiore e sa che la situazione può essere migliorata. L'attuale Convenzione internazionale, tuttavia, offre un importante quadro normativo regolamentato e comprende molto più della navigazione turistica nel bacino svizzero del Lago Maggiore. Essa disciplina sia la navigazione commerciale sia quella da diporto tanto sul Lago Maggiore quanto su quello di Lugano. Disdire la convenzione internazionale senza una chiara soluzione subentrante significherebbe lasciare entrambi i laghi senza prescrizioni di circolazione e di ammissione e creare un enorme vuoto giuridico, con pregiudizio per la certezza del diritto. Ne potrebbe ad esempio risultare compromesso il regolare servizio di navigazione sia sul Lago Maggiore sia sul Lago di Lugano. Il Consiglio federale ritiene pertanto più adeguato cercare soluzioni migliori per le succitate difficoltà.

In tal senso, considera opportuno che 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, che in un secondo momento potranno essere coordinate con i partner italiani nell'ambito della rispettiva Commissione mista."

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

L'11 febbraio 2022, alla luce della risposta del Consiglio federale, il gran consigliere Paolo Caroni ha inoltrato al Consiglio di Stato a Bellinzona l'interpellanza dal tenore di cui sopra. Il Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone del Ticino il 22 febbraio 2022 ha risposto come segue alle domande poste:

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

In risposta alla sollecitazione del Consiglio federale, per altro ribadita dalla Direttrice del DATEC Simonetta Sommaruga nell'ambito della sua risposta del 17 gennaio scorso ad una lettera del Consiglio di Stato, il Governo ha proceduto a convocare un apposito tavolo territoriale che si riunirà il 24 febbraio 2022. Esso ha il mandato di consolidare una posizione condivisa fra i vari attori 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 Convenzione in essere dal 1992 tra i due paesi?"

Negli intenti del Consiglio di Stato la modifica della attuale Convenzione costituisce una ultima ratio, e questo tenuto in considerazione i tempi lunghi di una sua eventuale rinegoziazione.

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?"

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 – 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?"

Il Consiglio di Stato ha previsto di invitare 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 e Valle Maggia,
- l'Agenzia turistica ticinese,
- le organizzazioni turistiche regionali,
- l'Associazione Locarno-Milano-Venezia,

oltre ai competenti servizi cantionali (DT, DFE, DI).

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?

È plausibile affermare che rispetto alle esistenti Commissioni di navigazione internazionali dei bacini del Reno e del Danubio gli interessi, soprattutto commerciali, siano meno evidenti per quanto attiene alla navigazione in raccordo con il Mare Adriatico.

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?

Si riprendono gli argomenti della domanda precedente aggiungendo che la domanda andrebbe comunque rivolta alle competenti Autorità della Confederazione.

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?

La domanda andrebbe rivolta per competenza al DATEC.

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?

La questione delle strutture di navigazione è un tema che verrà trattato a breve dal citato tavolo territoriale. È quindi pertanto prematuro avanzare delle ipotesi.

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?

La Convenzione fra la Svizzera e l'Italia per la disciplina della navigazione sul Lago Maggiore e sul lago di Lugano del 1992 prevede la costituzione di una Commissione consultiva mista che vigili sull'applicazione della Convenzione e 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 sul Lago Maggiore, necessita primariamente di un intervento della 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 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?

Come riferito alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga, il Consiglio di Stato nella sua lettera del 7 dicembre scorso, privilegia la via del dialogo con la controparte italiana tramite la riattivazione della Commissione mista italo-svizzera che oltre a vigilare sulla Convenzione e sul regolamento ha quale scopo anche 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 né del Cantone?

La Commissione consultiva mista, come indicato nell'art. 18 della Convenzione, prevede la partecipazione di al massimo 3 membri per delegazione. Dato che la stessa Commissione 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 sua 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 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?

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 verranno a breve discusse e valutate nell'ambito del predetto tavolo cantonale.

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?

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

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?

La domanda sarebbe da rivolgere alla Confederazione stessa.

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?

Il Consiglio di Stato ritiene che una maggiore apertura reciproca della libertà di navigazione possa stimolare lo sviluppo della navigazione stessa in termini qualitativi e quantitativi anche in chiave turistica.

Tuttavia, data la taglia e la morfologia particolare del suo territorio e delle infrastrutture necessarie alla navigazione, nonché il quadro normativo esistente e la necessità di individuare le auspicate soluzioni in tempi ragionevoli, il Consiglio di Stato ritiene che la ricerca di una soluzione condivisa e quindi accettabile anche dalla controparte italiana, sia auspicabile.”

16) Sintesi dei documenti esaminati

Dalle basi costituzionali elvetiche, desumiamo che il diritto di trasporto di persone regolare e commerciale viene conferito mediante concessione di monopolio, mentre per quanto riguarda il trasporto di merci questo non è attribuito a monopolio siccome strettamente connesso all'economia.

Nel contesto della politica strutturale, la Confederazione può sostenere le regioni del paese economicamente minacciate o promuovere rami economici che non riescono ad assicurare la propria esistenza.

Nei rapporti con l'Italia per quanto riguarda i laghi di Lugano e Maggiore, la Confederazione elvetica nel **1992** ha firmato la convenzione internazionale che disciplina la navigazione sui due laghi. Questa, di base, prevede che la navigazione sul lago di Lugano viene gestita da una concessionaria Svizzera mentre la navigazione sul lago Maggiore viene gestita da una concessionaria italiana. Attualmente sul lago Maggiore, la navigazione sullo specchio d'acqua svizzero è gestita dal “Consorzio dei laghi”, ente di diritto italiano con sede a Milano e che comprende la concessionaria italiana (Navilaghi di Arona-Milano-Roma) e quella svizzera (Società di navigazione del Lago di Lugano).

Il 26 aprile **2006**, la Confederazione, ha pubblicato il *piano federale settoriale dei trasporti, parte programmatica*, nella quale ha stabilito che gli **impianti portuali di importanza nazionale** destinati alla navigazione fluviale e lacustre e considerati infrastrutture di trasporto. Ha inoltre stabilito che il Reno è considerato **idroviario internazionale** fatta salva la possibilità di rendere navigabili sempre il Reno nella foce dell'Aar a Rheinfelden e il Rodano dal Lago Lemano fino alla frontiera di Stato. Nessun accenno, quale **rete navigabile di importanza nazionale**, neppure quale **opzione**, né quale **rete navigabile all'estero**, è fatta al progetto Locarno - Milano – Venezia, né al lago Maggiore né al lago di Lugano. Secondo il Consiglio federale, l'elaborazione di un piano settoriale delle idrovie che richiederebbe la collaborazione dei cantoni interessati e dei paesi vicini, era rinviata: dapprima occorrerebbe elaborare o aggiornare un progetto generale di ordinamento della navigazione. Secondo la Confederazione spetterebbe ai **cantoni** determinare in che misura i corsi d'acqua sono navigabili e quali impianti sono disponibili a tal fine.

La situazione considerata dalla Confederazione nel **2006** viene rappresentata in maniera schematica dalle due cartine qui riprodotte in fine (allegati 1 e 2). Come si può constatare, dal lago Maggiore e dal Lago di Lugano non partono -neppure quale opzione- idrovie d'importanza nazionale né vi sono reti navigabili all'estero.

Nel *rapporto federale sulla politica della navigazione* del 14 dicembre **2009**, il Consiglio federale non si è più espresso in modo aggiornato sulla navigazione Svizzera, interna su laghi e fiumi e in acque di frontiera nei laghi ticinesi o al di fuori della Svizzera. Il progetto di idroviario

Locarno - Milano - Venezia semplicemente non è stato considerato, mentre nel rapporto vengono espressi i principi di base che riassumo nel seguente modo. Il Consiglio federale prevede che la domanda di trasporto tramite navigazione continuerà ad aumentare, e che la scelta del mezzo di trasporto dipende da diversi fattori, tra i quali dalle condizioni quadro della politica dei trasporti che determina in che modo viene assorbito l'aumento del traffico, aspetti ambientali, legati alla sicurezza e le misure di prevenzione dei pericoli. Il consiglio federale considera che il potenziale di sviluppo della navigazione non è ancora esaurito e che la sua efficienza economica, l'elevato grado di sicurezza e buona ecocompatibilità fanno della navigazione uno dei mezzi di trasporto più promettenti del profilo della sostenibilità.

Il Consiglio federale, nel *Piano federale settoriale dei trasporti, parte infrastruttura navigazione* del 4 dicembre **2015**, non dice nulla relativamente alla navigazione, in particolare con riferimento al Cantone Ticino, non avendo il Cantone peraltro espresso osservazioni.

Il Consiglio federale il 20 ottobre **2021** ha pubblicato il *Piano federale strategico dei trasporti e territorio svizzero fino al 2050*. In questo, sebbene non vi siano nuove indicazioni esplicite relative nuove **reti navigabili di importanza nazionale**, neppure quale **opzione**, né quali nuove **reti navigabili all'estero**, vengono però svolte alcune riflessioni di pianificazione generale che sembrano addirsi alla situazione esistente sul lago Maggiore.

Tra queste, nel capitolo relativo alla *garanzia di un sistema globale di trasporti efficace*, il Consiglio federale ha svolto le seguenti riflessioni che possono anche essere applicabili alla navigazione:

- a) Viene premesso che tale documento di pianificazione costituisce la base per il coordinamento tra lo sviluppo territoriale, l'ambiente e le infrastrutture di trasporto di importanza nazionale ove parte dei suoi contenuti sono **vincolanti** per le autorità.
- b) I piani settoriali costituiscono i principali strumenti pianificatori della Confederazione e permettono alla stessa di soddisfare le disposizioni legali, di pianificare e coordinare i suoi compiti di incidenza territoriale e di risolvere in maniera adeguata le problematiche sempre più complesse legato all'adempimento di compiti volti a realizzare progetti di interesse nazionale.
- c) Il piano settoriale promuove la **combinazione ottimale** dei **vari vettori** di trasporto, garantisce un **livello di accessibilità adeguato** a tutte le parti del paese e supporta uno sviluppo sostenibile del territorio riducendo al minimo l'impatto ambientale e salvaguardando gli spazi vitali e le qualità della vita.
- d) Occorre trovare un **giusto equilibrio** tra le esigenze di trasporto della popolazione e dell'economia e necessità di contenere il più possibile le ripercussioni a livello territoriale ed ecologico senza trascurare i criteri quali fattibilità tecnica ed efficienza economica.
- e) Occorre che le **infrastrutture di trasporto** siano oggetto di **pianificazione concertata** con i **cantoni, le città i comuni e gli altri partner interessati**, per garantire le sinergie evitare i conflitti di obiettivi cercando congiuntamente soluzioni sostenibili.
- f) Per garantire un **sistema globale di trasporti efficaci**, occorre: **combinare efficacemente i vari mezzi di trasporto**; **integrare** gli stessi in maniera ottimale nel **contesto internazionale** quali **reti transeuropee** o **corridoi TEN**, tramite misure adeguate di **trasferimento del traffico transalpino** e garantendo l'interoperabilità delle reti e delle offerte sia di persone che di merci.
- g) La Confederazione crea le **condizioni quadro** per la realizzazione **dell'interoperatività a livello internazionale** sostiene all'occorrenza misure di **progetti pilota**.
- h) La Confederazione si impegna ad **attuare le misure** definite nei **trattati internazionali** e a raggiungere gli obiettivi stabiliti congiuntamente.

- i) egli **agglomerati transfrontalieri** la mobilità è oggetto di una **pianificazione globale**. Nell'ambito dei **programmi d'agglomerato** la Confederazione promuove verifica la cooperazione transfrontaliera e continua a **finanziare** progetti nelle **parti estere degli agglomerati** nella misura in cui abbiano un **impatto sostanziale** sulla parte dell'agglomerato situata sul territorio svizzero.
- j) Le reti ed **offerte transfrontaliere** vengono opportunamente **coordinate** la Confederazione provvede affinché le reti nazionali siano pianificate e sviluppate in modo reciprocamente **coordinato** e le offerte ferroviarie del **trasporto passeggeri** vengono promosse in maniera commisurata alle esigenze, la confederazione i cantoni di intesa con le autorità estere competenti si adoperano per giungere a **soluzioni di mobilità transfrontaliera efficienti** sia **all'interno** che **all'esterno** degli agglomerati.

Relativamente alla *navigazione*, Piano parte programmatica del 2021, il Consiglio federale indica quanto segue:

- a) Sulle vie della navigazione interna molte compagnie che dispongono concessione gestiscono rotte di linee per traffico escursionistico e turistico **coordinate** con altri **vettori** nonché servizi regolari tra **località non collegabili direttamente** tramite trasporti terrestri.
- b) Gli **scambi di merci** tra Svizzera e il resto del mondo si svolgono prevalentemente attraverso i porti **renani** nei pressi di Basilea enti di diritto pubblico di proprietà cantonale.
- c) Il fatto di avere **idrovie efficienti** aumenta anche la **ridondanza** delle catene di trasporto di merci, per poter utilizzare in modo ottimale tale modalità di trasporto sono **essenziali infrastrutture portuali** funzionali per il trasbordo delle merci alle navi e mezzi su strada o su rotaia.
- d) Tra gli sviluppi e le sfide il Consiglio federale rileva che le **regioni periferiche** devono continuare a beneficiare di un **allacciamento sufficiente** per i trasporti di persone e di merci mediante la salvaguardia dei collegamenti esistenti e dando ai **centri turistici alpini** la possibilità di **svilupparsi** in modo adeguato dando priorità **all'interconnessione** del **sistema urbano policentrico** e il **rafforzamento degli agglomerati** e la garanzia di un **allacciamento soddisfacente** ai centri regionali.
- e) Le **piattaforme dei trasporti** rappresentano un presupposto essenziale per soddisfare i principi relativi alla qualità del trasporto passeggeri che deve essere garantita nell'ambito di un **sistema globale** dei trasporti efficienti.
- f) Necessario che le **piattaforme di trasbordo** e le sedi logistiche vengano definite in sedi di **pianificazione del territorio**: nel piano settoriale vanno specificate le condizioni quadro messe in luce gli eventuali obiettivi conflittuali così da consentire ai cantoni di assicurare in maniera mirata ubicazione concrete nei rispettivi **piani direttori**.
- g) Relativamente ai progressi tecnologici, il Consiglio federale indica che occorre **migliorare la gestione del traffico** facendo ricorso a **fonti di energie rinnovabili** e **tecnologie efficienti e sostenibili**, veicoli **automatizzati**, **nuovi tipi di offerte**, **aumentare il grado di occupazione**, reti di trasporto efficienti uniformi accompagnate da un adeguato quadro normativo volte ottenere una maggiore efficienza e **decongestionamento** della rete.

L'Ufficio federale dell'energia, con la propria *strategia energetica 2025*, rapporto di monitoraggio del dicembre **2021**, relativamente al consumo energetico, rispettivamente la possibilità che un utilizzo maggiore della navigazione mediante trasporto possa permettere di ridurre il consumo energetico, non dice nulla. Ciò, nonostante quanto previsto dalla parte programmatica relativa al piano federale strategico dei trasporti e territorio svizzero fino al 2050.

Diverse disposizioni internazionali ed interne a valenza economica stabiliscono quanto segue:

A livello di **accordo bilaterale CH-UE**, di base focalizzate sul traffico stradale e ferroviario merci, ma non esplicitamente per la navigazione interna o il traffico privato, per questi ultimi, quali linee di indirizzo, si possono considerare i seguenti principi:

- Associare l'efficienza dei sistemi di trasporto alla **tutela dell'ambiente**, garantendo così una **mobilità sostenibile**.
- Le parti contraenti si adoperano per instaurare un'ampia **comparabilità** delle condizioni di trasporto – aspetti fiscali compresi – nei rispettivi territori
- Liberalizzare** l'accesso delle parti contraenti ai rispettivi mercati del trasporto stradale e ferroviario di merci e passeggeri;
- Rispetto dei principi della **reciprocità** e della **libera scelta** del modo di trasporto.
- L'impegno a **non adottare misure discriminatorie**.
- Sviluppo di una **politica coordinata** dei trasporti di merci e passeggeri;
- Associare l'**efficienza** dei sistemi di trasporto alla **tutela dell'ambiente**, garantendo così una mobilità sostenibile.
- Avviare una **politica sostenibile** che rafforzi la **competitività** di un turismo alpino a contatto con la natura, portando in tal modo un alpi contributo allo **sviluppo socioeconomico** del territorio alpino.
- Privilegiare i provvedimenti a favore dell'**innovazione** e della **diversificazione** dell'offerta.
- Divieto di discriminazione**, diretta o indiretta, in base alla nazionalità del trasportatore, al luogo di immatricolazione del veicolo o all'origine e/o alla destinazione del trasporto.
- Libera scelta** del modo di trasporto;
- I sistemi di **tariffazione** si basano sulla **non discriminazione**, la **proporzionalità** e la **trasparenza**.

A livello multilaterale della regione alpina dalla **Convenzione delle Alpi** (ratificata dalla Svizzera) e relativi protocolli (non ancora ratificati dalla svizzera), per quanto può attenersi non solo alla politica del **traffico privato**, anche alla **navigazione interna**, si possono desumere i seguenti principi:

- Per lo sviluppo turistico, si tiene conto delle esigenze di **protezione**, della natura e di salvaguardia del paesaggio.
- Le parti si impegnano a promuovere, nella misura del possibile, solamente progetti che **rispettino** i paesaggi e siano **compatibili** con l'ambiente.
- Avviano una **politica sostenibile** che rafforzi la **competitività** di un turismo alpino a **contatto con la natura**, portando in tal modo un notevole contributo allo **sviluppo socioeconomico** del territorio alpino.
- Saranno privilegiati i provvedimenti a favore dell'**innovazione** e della **diversificazione** dell'offerta.
- Le parti contraenti favoriscono i provvedimenti destinati a **ridurre il traffico a motore** all'interno delle stazioni turistiche.
- Incoraggiano le iniziative pubbliche o private miranti a **migliorare l'accesso** ai siti e ai centri turistici tramite i **mezzi pubblici** e a **incentivarne l'uso** da parte dei turisti."
- Cercheranno di **scaglionare meglio** nello spazio e nel tempo la **domanda turistica** delle regioni interessate.

-Riducono gli effetti negativi e i rischi derivanti dal **traffico intralpino e transalpino** ad un livello che sia **tollerabile** per l'uomo, la fauna e la flora e il loro habitat;

-Attuano un più consistente **trasferimento** su rotaia dei trasporti, in particolare del trasporto **merci**, soprattutto mediante la creazione di **infrastrutture** adeguate e di **incentivi** conformi al mercato;

-Contribuiscono allo sviluppo **sostenibile** dello spazio vitale e delle attività economiche, come premesse fondamentali per l'esistenza stessa delle popolazioni residenti nel territorio alpino;

-Attuano una politica dei trasporti **organica** e **concertata** tra le Parti contraenti che coinvolga tutti i **vettori**;

-Si impegnano a sviluppare il settore dei trasporti tenendo conto dei principi di **precauzione**, **prevenzione** e **causalità**.

Relativamente al *Piano direttore del Cantone Ticino* scheda di piano P 7 allo stato del 19 gennaio **2022**, prevede degli elementi che sono di un certo interesse per quanto riguarda la navigazione e la sua pianificazione nel Cantone del Ticino.

Tra queste, rilievo quanto segue:

- a) Occorre pianificare i **porti** intesi quali stazionamenti collettivi che di regola comprendono almeno 15 posti barca dispongono di un accesso pubblico e di un sufficiente numero di posteggi.
- b) Occorre predisporre un adeguato numero di **attracchi temporanei** destinati a soste di breve durata;
- c) occorre adattare la **navigazione pubblica** alle molteplici funzioni delle rive;
- d) Occorre predisporre un adeguato numero di **aree tecniche** di valenza locale attrezzate per opere di manutenzione e gestione ricovero natanti;
- e) Laddove si riscontrano situazioni pianificatorie, gestionali e progettuali in evoluzione, occorre che cantone e comuni le coordinino mediante l'elaborazione di **pianificazioni specifiche**;
- f) Corre **pianificare i posti barca** mediante riordino degli ormeggi, porti regionali che predispongano ormeggi per i natanti di servizio pubblico ti porti comunali.
- g) La **navigazione pubblica** va potenziata in particolare mediante l'incremento dei punti di imbarco e dei collegamenti e il rinnovo delle infrastrutture a favore di imbarcazioni più rapide di dimensioni ridotte con l'ubicazione nei luoghi di maggiore fruibilità accessibilità e attrattiva.
- h) Le **aree per attività tecniche di interesse pubblico a lago**, per le **attività di portuali di interesse cantonale**, per il lago Maggiore viene designato il **porto regionale di Mappo a Minusio**, con priorità alle attività portuali di diporto e **commerciali**.
- i) I **Comuni** sono chiamati ad applicare gli indirizzi della scheda nell'ambito della pianificazione delle utilizzazioni.
- j) Con riferimento alla Confederazione elvetica e la Repubblica italiana si fa riferimento agli accordi e convenzioni bilaterali gestiti per parte Svizzera a livello federale.

Alla mozione federale del 30 novembre **2021** *per una nuova convenzione con l'Italia e per la disciplina della navigazione sul lago Maggiore e sul lago di Lugano*, il Consiglio federale ha risposto che quale quadro normativo la convenzione non può essere disdetta, considerando opportuno che le autorità del Cantone Ticino elaborino, in collaborazione con le imprese interessanti e agli altri fornitori i fornitori di servizi turistici proposte consolidate per la

navigazione sul lago Maggiore che in un secondo tempo potranno essere coordinate con i partner italiani nell'ambito delle rispettive della rispettiva commissione mista.

All'interpellanza cantonale dell'11 febbraio **2022**, "*Navigazione sul lago Maggiore: dopo la presa di posizione del Consiglio federale del Cantone deve prendere in mano la situazione?*", il Consiglio di Stato Rispose in sostanza come segue:

- a) A seguito della sollecitazione del Consiglio federale, il Consiglio di Stato ha convocato un apposito **tavolo di lavoro** con mandato di consolidare una posizione condivisa tra i vari attori cantonali, a livello cantonale, prima di contattare portatori di interesse in Italia.
- b) Il Consiglio di Stato ritiene che una maggiore apertura reciproca della libertà di navigazione possa stimolare lo sviluppo della navigazione stessa in termini qualitativi e quantitativi anche in chiave turistica; tuttavia, ritiene necessaria la ricerca di una **soluzione condivisa** va quindi accettabile anche dalla controparte italiana.

Il Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom), nel contesto dello strumento di programmazione strategica Piano del Mare, ha recentemente approvato, quale parte integrante delle strategie di sviluppo delle attività commerciali legate al mare, anche il "**trasporto fluviomarittimo**" e con esso, oltre al trasporto commerciale, anche il turismo **nautico e crocieristico**, ancora da definire e sviluppare sotto forma normativa.

17) Conclusioni e riflessioni finali

La conclusione che possiamo trarre dalla relazione tra la Confederazione Svizzera e il Cantone Ticino riguardo alla navigazione sul lago Maggiore, con una possibile estensione in Italia fino a Milano e Venezia, è che ci sono diverse considerazioni e questioni in sospeso.

Relativamente al *monopolio del trasporto di persone e merci su acqua*, secondo le basi costituzionali svizzere, il diritto di trasporto regolare di persone viene autorizzato tramite concessione. Ciò implica che, sulla base della Convenzione italo-svizzera sulla navigazione sui rispettivi laghi del 1992 e rispettive concessioni, il trasporto di persone sul lago di Lugano è gestito da una concessionaria svizzera (Società navigazione del lago di Lugano SA, con partecipazioni pubbliche), mentre sul lago Maggiore sono gestite da una concessionaria italiana (Gestione Governativa navigazione laghi di Arona, Milano, Roma, di piena proprietà governativa - Navilaghi).

Andrebbe probabilmente riesaminato se la concessione del trasporto su ogni lago ad **un solo monopolista** con la conseguente restrizione dei "mercati lacuali" del trasporto pubblico di linea, sia ancora, alla luce della legge svizzera sul mercato interno, indispensabile per preservare interessi pubblici preponderanti e conformi al principio della proporzionalità (come visto sopra al punto 12 relativo alle restrizioni ammissibili al mercato interno), oltre efficace e giustificata economicamente, e secondo quali modalità di messa a concorso dell'appalto pubblico, soprattutto in considerazione delle buone esperienze elvetiche sugli altri laghi internazionali di Costanza e Lemano. In particolare, in considerazione delle esperienze positive del modello di linee interne ed internazionali **tri-polistiche** funzionanti, con diritto di cabotaggio, sul **lago di Costanza**, tra Svizzera, Austria e Germania. Analoga riflessione potrebbe essere svolta, indirettamente, sulla posizione di Navilaghi, in particolare anche alla luce del recente parere motivato della Commissione Europea relativo al funzionamento dell'Unione Europea nel quadro normativo che disciplina l'autorizzazione per l'utilizzo di beni demaniali lacuali e fluviali per attività turistiche e ricreative, in particolare in relazione alla direttiva dell'UE sui servizi.

Il "Sandbox" varato il 29 giugno 2016 con la dichiarazione d'intenti Delrio – Leuthard, confluito nel 2018 nel Consorzio navigazione laghi, trova -costantemente- i propri limiti nella

convenzione Italo-Svizzera sulla disciplina della navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano del 1992.

Nonostante la Convenzione italo-svizzera del 1992 prevedesse la possibilità di fornire **servizi non regolari di linea** di trasporto di persone oppure di **noleggio di banchina** se queste rispondono ad una “**esigenza effettiva**” e le imprese pubbliche di navigazione non subiscono una “**notevole concorrenza**”, ad oggi tale servizio internazionale complementare a quello di linea non è ancora stato autorizzato in forma piena, né dalla Svizzera, né dall'Italia, né la relativa modalità di implementazione è mai stata regolata fattivamente. Dopo trenta anni, sembra siano attivi, unicamente, due, primi, germogli-pilota di trasporto circolare, comunque privi di diritti di cabotaggio. Solo quest'anno sembra che, su richiesta italiana, il Dipartimento federale dei trasporti abbia rilasciato in settembre due, primi, permessi, validi fino a dicembre, dunque fino a fine stagione.

Dunque, al di fuori dei servizi di linea internazionali esistenti, offerti sul lago Maggiore esclusivamente da Navilaghi, nessuno può -ancora- fornire in forma significativa *servizi non di linea* o *da banchina* con escursioni nelle acque territoriali dell'altro Stato. Quale effetto, taxi boats o NCC italiani non possono portare clienti in Svizzera dall'Italia. Né viceversa.

Ciò ostacola ed opprime il trasporto internazionale via acqua di persone, a parte che non siano armatrici o proprietarie private di motonavi o battelli, e alla condizione che rappresentino una “esigenza effettiva” e che le imprese pubbliche di navigazione non subiscono una “notevole concorrenza”.

Il traffico di linea acquatica internazionale offerto sul Lago Maggiore, il suo mercato, è dunque limitato in rapporto a quello che potrebbe essere la domanda di trasporto internazionale passeggeri, sia turistico, sia indigeno: un suo pieno sviluppo economico aggregato viene così inibito, normativamente. L'assenza di tribunali amministrativi competenti in modo univoco sui due territori nazionali (la Svizzera non fa parte dell'UE), non aiuta certo a semplificare né a rendere economiche neppure la ricerca di possibili soluzioni tramite il potere giudiziario.

A seguito del non sviluppo internazionale di servizi paralleli di trasporto non di linea, per l'associazione *Locarno - Milano - Venezia*, che non è armatrice – né statutariamente può esserlo- né dispone di motonavi (tantomeno concessionate), non è possibile partire da Locarno fino a Sesto Calende e da lì tramite la Conca della Diga della Miorina in direzione di Milano. Anche se disponesse di motonavi, l'associazione non potrebbe comunque offrire tale trasporto a persone terze, e la linea verrebbe verosimilmente osteggiata dalle monopoliste, sebbene queste non offrano tale servizio di linea.

Attualmente l'unica possibilità per raggiungere Sesto Calende e la Diga della Miorina via lago, consisterebbe del prendere un -stagionale- battello di linea (vi sono alcune discese al giorno lunghe, siccome si fermano in diversi attracchi prima di raggiungere Arona), per poi eventualmente prendere una motonave non di linea o da banchina (Taxiboat o NCC) interna ad Arona, con necessità -dunque- di rottura di carico. Lo stesso problema si pone per un eventuale ritorno via acqua.

Pure avendo 60 km d'acqua libera tra Locarno e Sesto Calende, i trasporti di persone internazionali non sono liberi a seguito dei limiti legali convenzionali posti né sono coordinati, tra Svizzera ed Italia. Dunque, tali trasporti non sono effettuati, ma possono solo essere fatti via terra, per gomma o treno, sempre che tale offerta esista, sia combinabile e ragionevolmente pianificabile, oppure -alternativamente- mediante la percorrenza di taluni tratti mediante la propria bicicletta.

Più che limiti di ingegneria fluviale, rappresentati dalle tre dighe idroelettriche di competenza di Enel Green-Power -in particolare le due costruite nella metà del secolo scorso senza conche di navigazione- sul Ticino sub lacuale novarese e il canale industriale nella Provincia di Varese

(in ordine Tornavento 1943 e Porto della Torre del 1955, che di riflesso hanno mozzato la navigabilità e decretato l'ammaloramento per mancato uso la doppia biconca di Vizzola Ticino costruita nel 1805), anche i primi 60 km della tratta lacuale, sebbene sarebbero fisicamente navigabili senza ostacoli, non sono neppure navigabili, a seguito delle limitazioni legali internazionali esposte.

Non vi sono ancora stati -bilateralmente- accenni espliciti a *nuove reti navigabili d'importanza nazionale*, tra Svizzera o Italia: né durante l'esistenza della associazione "*Locarno – Venezia*" tra il 1940 e il 2008 (che mirava all'apertura di un canale artificiale per il trasporto commerciale, oggetto di diversi progetti "canalizzati", l'ultimo il "*Gran Canale Navigabile Ticino – Milano Nord – Mincio*" sviluppato del 1964), né nel contesto dello statuto rinnovato della nuova associazione "*Locarno – Milano – Venezia*" del 2008, che ha modificato l'obiettivo della navigazione da commerciale a trasporto a turistico di persone lungo Ticino sub lacuale e Navigli. Ciò fino ad oggi. Una maggiore navigabilità internazionale del lago, un collegamento della stessa al Ticino sub lacuale, ai navigli lombardi ed al Po, non sono mai entrati nell'agenda ministeriale né del Consiglio federale né di discussione bilaterali italo-svizzere. Non sembra un tema di politica internazionale che susciti particolare interesse.

Ciò, nonostante uno sviluppo sostenibile del progetto di raccordo acquatico, rientrerebbe perfettamente non solo negli obiettivi della Convenzione delle Alpi, che trova il suo perimetro di estensione sud all'altezza di Arona (cfr. Allegato 11), ma anche in quello di collegamento multimodale più esteso, macroregionale, dell'organizzazione EUSALP che si estende anche oltre il Prealpi, fino al Po (cfr. Allegato 12), nel contesto del collegamento con il corridoio mediterraneo TEN-T dell'UE.

Come rilevato in precedenza ai punti 2 e 11, la Svizzera non ha ancora riconosciuto la valenza di interesse pubblico quale via navigabile di interesse nazionale o via navigabile all'estero della tratta fluviomarittima Locarno – Milano – Venezia. Né la sua amministrazione, né la sua politica si è mai pronunciata a tale proposito. Per l'ufficialità elvetica, la linea di navigazione sembra non esistere, sebbene venga periodicamente considerata degna di interesse per lo sviluppo di puntuali progetti Interreg.

Dopo il no del consiglio federale del 1965 al progetto prevalentemente commerciale di Locarno - Venezia canalizzata, ancora ai tempi della presidenza LO – VE dell'avv. Camillo Beretta, il governo elvetico non ha mai più prestato attenzione a tale corridoio d'acqua di connessione al mare, né lo ha mai portato in discussione bilateralmente con la Repubblica italiana. Per l'ufficialità, l'idrovia non c'è. Non esiste da nessuna parte un suo riconoscimento normativo.

Un primo possibile segnale da parte italiana è stato il recente riconoscimento nel contesto del *Piano del mare*, da parte del *Comitato interministeriale per le politiche del mare* (Cipom), della strategia di sviluppo delle attività commerciali legate al mare del "**trasporto fluviomarittimo**", e con esso oltre al trasporto merci, anche la possibilità di riconoscere il turismo nautico e crocieristico che interessi il segmento navigabile tra Sesto Calende – Milano – Pavia. Tale progetto deve però ancora essere sviluppato: per ora, sembra estendersi esclusivamente all'Italia del nord-est ed al trasporto commerciale.

Anche nel contesto del problema dei periodici picchi di traffico di automobili privato lungo il corridoio del Gottardo, tra i principi che potrebbero essere esaminati per calmierare il segmento di transito verso Lugano – Chiasso – Milano, si potrebbe ipotizzare la formazione di infrastrutture di trasferimento di traffico passeggeri privato e/o merci Ro/Ro verso ovest sul Lago Maggiore tramite apposite motonavi lungo i 60 Km di specchio internazionale innestati sulla direttrice novecentesca classica Novara – Genova / Francia che avvicinava, l'allora Principato di Piemonte alla Confederazione Svizzera.

L'assenza di infrastrutturazione portuale nel bacino lacustre elvetico potrebbe essere ovviata mediante la costruzione di un porto analogo a quello di *eaux vives* a Ginevra, formando una penisola con servizi sul lago Maggiore di proprietà del cantone, magari mediante i materiali di scavo del prolungo in galleria dell'Alptransit-sud.

Ad oggi né la Confederazione, né il Cantone, né dei comuni rivieraschi hanno preso posizione se collaborare tra la frontiera affinché si possa provvedere a *“promuovere i valori ambientali, l'attrattività turistica e la riscoperta dei percorsi sulle vie d'acqua dal Lago Maggiore fino a Milano e a Venezia e lo studio e la realizzazione della linea internazionale di navigazione interna Locarno-Milano-Venezia”*, come dagli scopi associativi di Lo - Mi - Ve, mediante, anche, un rafforzamento dei trasporti sostenibili sul lago. Ad oggi, membri elvetici strettamente istituzionali della associazione Locarno - Milano - Venezia sono la Città di Locarno ed il Cantone Ticino. La Confederazione non vi fa parte né pare interessarsi. Neppure pianificando.

Come accennato al punto 7, l'*Ente Regionale per lo sviluppo del Locarnese e la Vallemaggia (ERS)* fa parte dell'Associazione Lo – Mi – Ve. Quest'ultima, quest'anno ha terminato di co-dirigere il progetto Interreg *Slowmove*, permesso, anche grazie a finanziamenti della Confederazione, del Cantone, del Comune di Locarno, dell'Ente regionale di sviluppo e dell'Organizzazione Turistica Locarno e Valli, nel novero dei loro accordi con l'Unione Europea e la sua politica di avvicinamento dei territori extracomunitari prossimi alle sue frontiere, come il Cantone Ticino.

A parte questa ulteriore collaborazione dell'associazione ad un progetto Interreg, che ha permesso a Locarno - Milano - Venezia di sviluppare una cartina aggiornata del tragitto verso Milano a Venezia (cfr Allegati 18 e 19), di aggiornare il sito Internet e di produrre un documentario breve sulla tratta ed un clip sui risultati del progetto *SlowMove*, manca ancora, in Svizzera, nel Cantone Ticino e nella regione uno sviluppo di tipo progettuale e di pianificazione politica della tratta di navigazione internazionale come insieme e sistema, congiuntamente alle regioni Piemonte e Lombardia ed alle province interessate. Un progetto analogo a quello -precursore- di rinaturazione e ripristino della navigazione tra Lago di Garda e Mantova attraverso il Mincio, tutt'ora in fase di sviluppo.

Sulla base delle disposizioni sulla politica di sviluppo regionale elvetiche, come visto al punto 7 i Cantoni dovrebbero essere i principali interlocutori della Confederazione e dovrebbero assicurare la collaborazione con le regioni e che i servizi federali collaborino strettamente tra loro, nonché con istituzioni e organizzazioni svizzere ed estere. Il Cantone Ticino non ha un ingegnere navale che possa seguire e coordinare con competenza un simile progetto.

In Svizzera, nel contesto della navigazione interna subalpina, mancano funzionari cantonali e federali di riferimento con competenze in ambito di ingegneria, di trasporto e pianificazione navale che possano seguire, curare e coordinare tali attività progettuali e di pianificazione territoriale e del traffico di linea, anche transfrontaliera, in collaborazione e supporto degli enti ed associazioni regionali.

Ai sensi del Piano Strategico dei trasporti e il territorio del 2021 in prospettiva 2050, lo sviluppo della linea di navigazione fino a Milano, Pavia e Venezia rappresenterebbe un progetto innovativo di cooperazione transfrontaliera, che potrebbe essere sviluppato facendo uso delle ultime tecnologie nautiche volte a garantire dei trasporti sostenibili nel comparto alpino, come previsto dalla Convenzione delle Alpi e dai suoi protocolli. La sua fattibilità anche economica potrà essere constatata unicamente dopo avere sviluppato un progetto concreto comune d'attuazione della linea in Italia e Svizzera, integrato e coordinato con le esigenze di navigazione del lago Maggiore. Progetto, che a tutt'oggi manca.

Ciò presupporrebbe anche conoscere i dati aggiornati dei movimenti nautici sulle diverse tratte, attualmente sconosciuti. Navilaghi sovente pubblica unicamente dati aggregati dei movimenti dei laghi di Garda – Como e Maggiore: l'anno scorso di dieci milioni di passeggeri.

Come indicato recentemente dall'Ing. Simone Venturini nel contesto della presentazione del progetto di rinaturazione -e navigazione- del fiume Mincio tra lago di Garda e Mantova organizzata da *Propeller Club Port of Mantua*: “*Con l’acqua non si può non entrare nei dettagli*”. Dunque, per sapere se un progetto completo di ripristino della navigabilità troncata dall’industria idroelettrica a metà del XX secolo sia attuabile, come e con quali costi, occorrerebbe sviluppare uno studio ingegneristico basato anche sui flussi di traffico stradale e ferroviari, che comprenda quantomeno, in Svizzera e Italia, i territori del Cantone Ticino e delle Regioni Lombardia e Piemonte con le province di VCO, Varese, Novara, Milano Metropolitana, Milano e Pavia.

Il *trasporto di merci* sui laghi e fiumi svizzeri sud alpini pur non essendo soggetto a monopolio poiché strettamente legato all'economia, è insignificante, anche per assenza di infrastrutture portuali e retroportuali adeguate. Neppure pianificate. Il traffico merci via lago era molto in voga nel diciannovesimo secolo fino agli inizi del ventesimo secolo, sulla tratta (Genova – Novara) – Arona – Magadino, con Magadino quale capolinea commerciale principale sul lago Maggiore svizzero, complice l’assenza di un ponte di raccordo tra Bellinzona e Locarno lungo il fiume Ticino: quello della Torretta, distrutto il 1515 dalla buzza di Biasca, ricostruito solo nel 1816.

Oggi, nonostante i 60 km d’acqua libera tra Locarno e Castelletto sul Ticino, anche il trasporto mediante navigazione commerciale sul lago, salvo rare eccezioni, è marginale. Tale attività economica è scomparsa. Ciò, nonostante dipendenza nel VCO dalla sola SS 34 sovente bloccata da frane e della riva di Varese della SS 394 del Verbano orientale, anche essa periodicamente bloccata da frane o lavori. Ciò, nonostante il trasporto lacuale avrebbe anche il vantaggio, oltre ad essere più sostenibile di quello stradale, di essere più silenzioso di quello ferroviario, facendo riferimento alla linea ferroviaria, in particolare con finalità di trasporto merci, che attraversa il Gambarogno e la provincia di Varese fino a Sesto Calende con sempre maggiore frequenza e rumore.

Manca anche una progettazione d’intermodalità turistica transfrontaliera di navigazione con bicicletta, bike sharing e/o boat sharing elettrici sostenibili, anche per permettere ai cicloamatori di evitare i passaggi più problematici siccome stretti o pericolosi.

Nei *piani federali dei trasporti* pubblicati nel 2006, 2009 e 2015, la Confederazione non ha fatto riferimento specifico alla navigazione sul lago Maggiore né ai laghi ticinesi. Tuttavia, vi riconosce che la navigazione è un mezzo di trasporto promettente in termini di efficienza economica, sicurezza e sostenibilità. Questi laghi, e la relativa navigazione, sono stati, semplicemente, dimenticati.

La pianificazione federale dei trasporti mediante navigazione è rimasta dunque ferma al 2006 – 2015. La Confederazione, nonostante la volontà espressa di affinarne la portata, non ha sviluppato una politica federale di dettaglio relativamente alla navigazione, né interna ai laghi parzialmente ticinesi in ottica di coordinazione tra vettori di trasporto né in rapporto con le acque di confine e transfrontaliere, in particolare con l’Italia.

Il valico di Zenna, per la Confederazione, è come Capo Finisterre. Manca la coordinazione regionale-cantonale federale in ambito pianificatorio spaziale e del traffico sul lago Maggiore ed oltre.

Nei *piani federali dei trasporti* pubblicati nel 2006, 2009 e 2015, la linea Locarno Arona – Sesto Calende Milano non è considerata facente parte di una *rete navigabile di importanza nazionale*, né una *opzione* di essa, né viene considerata quale *rete navigabile all'estero* (cfr. Allegati 1 e 2 sotto). Ciò, nonostante, che, per rilevanza economica, flussi di traffico, collegamenti internazionali, capacità di sviluppo internazionale ed importanza regionale, internazionale e di cooperazione internazionale, questa potrebbe contribuire ad un **notevole sviluppo** socioeconomico del territorio alpino (cfr. elementi indicati sopra al punto 12 re Convenzione

delle Alpi), come pure essere nell'interesse della politica regionale (cfr. quanto indicato sopra al punto 7).

A proposito di politica regionale, in considerazione che Lo - Mi - Ve stessa ha attività con finalità regionale e transfrontaliera, potrebbe a sua volta essere considerata quale “ente regionale” ai sensi ed effetti della legge federale sulla politica regionale.

Per quanto riguarda la Pianificazione nel Cantone Ticino: questo ha elaborato un *Piano direttore* che considera, anche, i principi pianificatori che dovrebbero regolare la navigazione sul lago Maggiore svizzero. Le raccomandazioni includono la pianificazione dei porti, l'aumento dei *punti di imbarco*, il potenziamento della *navigazione pubblica* e, in fine, la *coordinazione* con gli attori cantonali e italiani, anche mediante l'allestimento pianificazioni specifiche, in collaborazione con il Cantone. Volontà del Cantone Ticino a sua volta determinante per lo sviluppo della pianificazione della navigazione interna in prospettiva federale.

Il concetto strategico sviluppato di recente dal *Comitato interministeriale per le politiche del mare* (Cipom), nel contesto del *Piano Del Mare*, potrebbe rappresentare l'elemento di congiunzione tra enti omologhi (Repubblica Italiana e Confederazione Elvetica) che potrebbe portare ad elaborare obiettivi comuni e congiunti con riferimento alla navigazione interna sul lago Maggiore e il Fiume Ticino, da coordinare poi con le politiche regionali piemontesi e lombarde e provinciali VCO, Novara, Varese, Milano Metropolitana, Milano e Pavia, volte a riaprire la navigabilità finalizzata al trasporto persone tra lago Maggiore e mare.

I diversi segmenti interessati, a seguito delle stagionali secche dei canali e navigli lombardi finalizzate ad interventi di manutenzione, risulterebbero navigabili in modo differenziato, stagionalmente, da aprile ad ottobre. I periodici deficit idrici manifestati nel Lago Maggiore negli ultimi due anni rappresentano un relativo recente fattore di criticità suscettibile di ridurre o impedire la navigabilità, e che potrebbe incidere sulla strutturazione del futuro pescaggio delle specifiche motonavi da tratta Lo – Mi – Ve, ancora tutte da concepire, e, come tali inesistenti. Neppure un organismo internazionale misto analogo alle commissioni per la protezione del Reno o del Danubio è stato istituito sulla base della convenzione di Helsinki sull'Acqua del 1992. Ciò, nonostante le periodiche crisi -anche politiche- dei livelli idrici del Lago Maggiore che si ripropongono stagionalmente verso la fine dell'estate, con ripercussioni anche, ma non solo sulla navigazione del lago.

Non esiste in Svizzera una coordinazione dei deflussi minimi dei propri invasi idroelettrici nel lago Maggiore (di cui il bacino imbrifero elvetico derivato da Vallese, Ticino e Grigioni ne rappresenta il 51%) in funzione delle rispettive aspettative internazionali.

La politica di resilienza energetica federale elvetica del 2022, indotta dalla crisi energetica determinata dal conflitto russo-ucraino, ha verosimilmente contribuito -o può essere suscettibile- a peggiorare la situazione. La tendenza che consiste nell'aumentare gli invasi di acqua a monte per aumentare la capacità produttiva d'elettricità d'inverno, per contrastare la ridotta produzione elettrica di origine solare in tale stagione, genererà effetti sui deflussi d'acqua nel lago, ancora tutti da valutare.

Quanto espresso nel piano direttore del cantone Ticino, a parte il riferimento al coordinamento con la convenzione Italo Svizzera, si basa su una concezione della gestione del lago limitata alla parte elvetico ticinese, senza considerare possibili sviluppi, interazioni e coordinazione con la parte italiana del lago, relativamente ai flussi di traffico di natanti. Non avendo la Confederazione per ora considerato né pianificato relazioni di navigazione con l'Italia, il Piano direttore ticinese non presenta elementi originati da pianificazione federale. Quest'ultima si orienta infatti ai desiderata espresse dai Cantoni, i quali a loro volta, si dovrebbero orientare sulle indicazioni giunte dalle strutture di sviluppo regionale. Se il Cantone non espone i propri orientamenti, la Confederazione non fa nulla.

Sul lago Maggiore svizzero, non esiste un'area di servizio e di supporto di rimessaggio, gestione ricovero per barche di trasporto pubblico analogo ai cantieri della *Navigazione Laghi* di Arona. Ciò, sebbene il piano direttore del Cantone Ticino abbia designato il *porto regionale di Mappo a Minusio* (cfr. sopra punto 13 ed Allegato 3) non solo di attività tecniche di interesse pubblico a lago, ma anche, oltre alle attività di diporto, di quelle commerciali (trovandosi nei pressi della ferrovia). Non esiste analoga infrastruttura portuale neppure in prospettiva di un servizio di trasporto persone (o merci) internazionale.

Nel rapporto esplicativo del Piano federale settoriale dei trasporti 2025 il Consiglio federale rivela che, nei centri di agglomerato, in genere, sono presenti “*stazioni del traffico a lunga distanza*”, come potrebbe essere Locarno, quale porto *terminale* della tratta *crocieristico fluvio marittima* di persone che -attraverso Milano- conduce a Venezia.

Locarno potrebbe diventare il capolinea di una rotta marittima.

Sul lago Maggiore svizzero i *punti d'imbarco* per la navigazione pubblica sono prevalentemente limitati ad uso esclusivo di Navilaghi o, in via subordinata, della *Società di navigazione di Lugano*. Sussiste dunque una carenza di offerte di punti di imbarco in zone turisticamente di rilievo, e dunque il supporto del trasporto *non di linea*. Ciò, sebbene questa offerta, prevista dalla convenzione del 1992, permetterebbe di migliorare l'accesso ai siti e ai centri turistici tramite i mezzi pubblici e a incentivarne l'uso da parte dei turisti, come auspicato dal protocollo turistico della Convenzione delle Alpi (cfr. sopra punto 12) oltre che dal Piano parte programmatica 2021 al Piano federale strategico dei trasporti e territorio svizzero fino al 2050 (cfr. sopra punto 6). Neppure la possibilità di sviluppare spazi di attracco per offerte di *boat sharing* sostenibile viene considerata.

È di quest'anno una presa di posizione strategica del Consiglio federale relativa alla *politica marittima*: anche questa riflessione -non ha ancora- tenuto conto delle potenzialità di connessione del lago maggiore al mare Adriatico con ciò che ne potrebbe derivare a livello di possibile flusso di piccoli natanti turistici battenti -anche- bandiera elvetica, registrati a Basilea. Ciò, contrariamente allo sviluppo recente da parte del Comitato interministeriale per le politiche del mare (Cipom) di considerare anche il “*trasporto fluviomarittimo*”, e con esso anche il turismo nautico e crocieristico, nel contesto del Piano del Mare (cfr. punto 9. - In Italia – Navigazione Interna). Resta da constatare quanto questo sviluppo sia suscettibile di permettere un coordinamento, anche internazionale, delle norme vigenti nel corridoio e se la Svizzera considererà anche il collegamento di trasporto persone verso l'Adriatico, dal sud delle Alpi, nel novero della strategia marittima della Confederazione.

Neppure in ambito della *politica energetica* 2025 del paese, la Confederazione ha considerato il possibile ruolo della navigazione e del suo sviluppo, nemmeno sui laghi Maggiore o di Lugano. Ciò, nonostante la Confederazione potrebbe intervenire strutturalmente promuovendo rami economici quando questi non si sviluppano o non si evolvono, con nuova tecnologia.

L'attrezzatura della navigazione presuppone premesse infrastrutturali affinché possa svilupparsi. A Basilea, l'infrastruttura portuale commerciale e crocieristica è stata e viene promossa e gestita dal Cantone con successo. Senza infrastruttura pubblica, la navigazione privata non si sviluppa, mancandone i presupposti.

Nel Cantone Ticino il lago della parte svizzera fa parte del demanio cantonale. I moli d'imbarco sono prevalentemente di proprietà dei comuni rivieraschi con concessioni di sporgenza sul lago da parte del cantone e contratti di affitto delle strutture comunali a Navilaghi o -per essa- alla Società di Navigazione di Lugano.

Nel Piano direttore non viene coordinato, neppure internazionalmente, il posizionamento e la tipologia di *colonnine di ricarica elettriche* per natanti pubblici o privati oppure mediante vettori energetici meno inquinanti come il GPL o -in un possibile futuro- idrogeno. Né si prevede lo

sviluppo di sistemi di “boat sharing” sostenibili con relativa rete modulare di attracchi e di ricarica a seconda dei rispettivi vettori energetici di propulsione coordinata internazionalmente.

L'aeroporto di Malpensa con il progetto “valle dell'idrogeno” potrebbe diventare tra il 2023 e il 2024 il primo hub di generazione e utilizzo di H2 green in un aeroporto italiano. La doppia biconica ammalorata di Vizzola Ticino si trova sul canale industriale verso Milano e il Lago Maggiore, a soli 400 metri dal terminal uno d'imbarco di Malpensa.

La Confederazione e il Cantone non esplicano una politica congiunta infrastrutturale energetica sostenibile attiva nel contesto della navigazione interna nel novero del comparto delle Alpi, lasciando il loro sviluppo al libero mercato rispettivamente alle monopoliste ed alle loro dinamiche.

Nonostante l'assenza di prese di posizioni esplicite relativamente ad impegni della Confederazione nell'ambito della navigazione interna, neppure nei rapporti con l'Italia, dal *Piano federale strategico dei trasporti e territorio svizzero fino al 2050* si desumono principi - analoghi a quelli della politica regionale (cfr. sopra ad punto 5) - che potrebbero essere applicati anche alla navigazione interna e nei rapporti internazionali, nel contesto delle facoltà di intervento di politica strutturale della confederazione (cfr. sopra ad punto 7). Sulla base di questa, la politica di trasporto andrebbe coordinata tra cantone, comuni e partner interessati.

Anche il *Piano direttore cantonale* rileva che i Comuni avviano procedure di varianti di Piano Regolatore e possono pianificare, in collaborazione con il Cantone, comparti di particolare valenza pubblica.

Il Piano strategico elvetico del 2021 fino al 2050, prevede infatti che in vari mezzi andrebbero combinati (dunque anche con la navigazione interna), in funzione dell'efficienza e sostenibilità, dell'integrazione nelle reti e corridoi europei (TEN – nel caso in esame il “*Corridoio Mediterraneo*”) con l'obiettivo del trasferimento del traffico e dell'interoperabilità, sia per persone che per merci. Inoltre, che la Confederazione “*crea le condizioni quadro per la realizzazione dell'interoperabilità a livello internazionale e sostiene all'occorrenza misure e progetti pilota.*”, e “*s'impegna ad attuare le misure definite nei trattati internazionali e a raggiungere gli obiettivi stabiliti congiuntamente*”, e, “*negli agglomerati transfrontalieri la mobilità è oggetto di una pianificazione globale. Nell'ambito dei programmi d'agglomerato la Confederazione promuove e verifica la cooperazione transfrontaliera e continua a finanziare progetti nelle parti estere degli agglomerati, nella misura in cui abbiano un impatto sostanziale sulla parte dell'agglomerato situata in territorio svizzero.*”, ove le reti transfrontaliere “*vanno opportunamente coordinate*”, “*per giungere a soluzioni di mobilità transfrontaliere efficienti sia all'interno che all'esterno degli agglomerati*”. Tutto ciò, nel contesto della navigazione italo-svizzera, non esiste ancora. Di pianificato non vi è -ancora- nulla.

Inoltre, il *piano strategico 2015* rileva che “*L'implementazione di nuove tecnologie in questo campo deve essere accompagnata da un adeguato quadro normativo e da corrispondenti misure che consentano di raggiungere gli obiettivi auspicati, ovvero una maggiore efficienza abbinata a un decongestionamento della rete.*”, e ancora, “*L'implementazione di nuove tecnologie in questo campo deve essere accompagnata da un adeguato quadro normativo e da corrispondenti misure che consentano di raggiungere gli obiettivi auspicati, ovvero una maggiore efficienza abbinata a un decongestionamento della rete.*”. Anche lo sviluppo degli impegni assunti dalla Confederazione mediante la Convezione delle Alpi nel contesto del turismo e dei trasporti, relativamente alla navigazione pubblica, manca. Come pure manca una valutazione di compatibilità alle diverse tipologie di disposizioni relative alla navigazione interna frattanto emanate dall'UE (cfr. quanto indicato sopra al punto 12 in fine re disposizioni europee).

Come si può rilevare sotto dagli allegati da 4 a 10 come pure dal rapporto BAK “*Diagnostica territoriale dell'area di confine Svizzera-Italia*”, del maggio 2021, menzionato sopra al punto 7)

ne risulta che il locarnese alpino si trova conurbato con un agglomerato transfrontaliero molto popolato oltre che molto frequentato da turisti, ciò che genera una necessità di interoperabilità integrata anche con la navigazione interna che sia, al contempo, tecnologicamente evoluta, mediante una pianificazione globale. Sia per gli spostamenti di lavoro sia per quelli turistici. Lo stesso principio, sebbene non oggetto della presente ricerca, dovrebbe applicarsi, forse a maggiore ragione, per quanto concerne la navigazione sul Lago di Lugano e all'apparente assenza di volontà di coordinazione intermodale del traffico dopo la recente riattivazione del nuovo Pontile di Maroggia - Lago.

Anche il protocollo di attuazione nell'ambito dei trasporti della Convenzione delle Alpi, firmato e ratificato dall'Italia e solo firmato dalla Svizzera, prevede che le parti contraenti favoriscono *“i vettori meno inquinanti e con minore consumo di risorse ad un costo economicamente sopportabile”* come pure di *“raggiungere una graduale riduzione delle emissioni di sostanze nocive e delle emissioni sonore per tutti i vettori anche sulla base delle migliori tecnologie disponibili.”*

Di fronte alla mozione federale chiedente una nuova disciplina del Lago Maggiore, del 2021, il Consiglio federale concludeva che *“considera opportuno che 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, che in un secondo momento potranno essere coordinate con i partner italiani nell'ambito della rispettiva Commissione mista.”*

All'interpellanza al Consiglio di Stato del Cantone Ticino del 2022, volta a sapere come attuare la risposta del Consiglio federale (cfr. sotto, al punto 15), il Consiglio di Stato ha risposto che è necessario consolidare una posizione condivisa tra gli attori cantonali prima di contattare gli interessati italiani e che si riconosce l'importanza di una maggiore apertura reciproca della libertà di navigazione e la ricerca di una soluzione condivisa accettabile per entrambe le parti. Nonostante il Consiglio di Stato avesse indicato che *Locarno - Milano - Venezia* avrebbe fatto parte del tavolo di lavoro, ciò non è stato.

Non solo, ad oggi, la popolazione non sa neppure chi siano i rappresentanti elvetici della *Commissione consultiva mista* prevista all'art. 18 della Convenzione italo - svizzera sulla navigazione sui laghi del 1992, sebbene questi dovrebbero avere -anche- la funzione di mantenere i rapporti con altri organismi amministrativi e privati che si occupano di questioni inerenti alla navigazione. Essendo sconosciuti i membri svizzeri, tale funzione convenzionale di coordinamento, quantomeno in Svizzera, non viene espletata.

In generale, possiamo osservare che la questione della navigazione sul lago Maggiore e la sua estensione in Italia fino a Milano e Venezia è politicamente trascurata e solleva molte questioni non solo di pianificazione territoriale e dei trasporti, ma anche normativa basata sulle frattanto implementate regolamentazioni europee relative alla navigazione interna, che andrebbero coordinate bilateralmente tra la Confederazione e il Cantone Ticino, Repubblica Italiana, Regioni e Province interessate, con la necessità di trovare soluzioni condivise.

Niccolò Salvioni, Locarno, Repubblica e Cantone Ticino, Confederazione Elvetica, Locarno, Lago Maggiore, il 24 novembre 2023.

(Presidente associazione Locarno - Milano - Venezia, Locarno, Svizzera - si esprime a titolo personale, non a nome dell'associazione)

Ove applicabile, qualche diritto riservato.



Riassunto

In sintesi, la relazione tra la Confederazione Svizzera e il Cantone Ticino riguardo alla navigazione sul lago Maggiore, con una possibile estensione in Italia fino a Milano e Venezia, presenta numerose questioni in sospeso e complessità:

1. Monopolio del trasporto di persone e merci: La gestione della navigazione è regolata da concessioni, ma l'efficacia di un singolo monopolista sulla navigazione è messa in discussione. Le concessioni per il trasporto di persone sono affidate a due società una svizzera e una italiana.
2. Servizi non regolari di linea: La Convenzione italo-svizzera prevede servizi non di linea, ma non sono ancora stati autorizzati né regolamentati nel contesto internazionale. Ciò limita le opportunità di trasporto di persone tra i due paesi.
3. Associazione Locarno - Milano - Venezia: L'associazione mira al trasporto turistico di persone lungo il Ticino sub lacuale e i Navigli, ma manca una pianificazione congiunta tra Svizzera e Italia.
4. Infrastrutture e sviluppo anche normativo: Mancano infrastrutture di supporto alla navigazione e la coordinazione transfrontaliera per lo sviluppo di reti di trasporto e servizi di navigazione. Mancano normative comuni coordinate con i sovraordinati regolamenti europei e le omologhe disposizioni di navigazione interna elvetiche italiane quale base per una operatività bidirezionale internazionale.
5. Politiche federali: Le politiche federali non hanno affrontato adeguatamente lo sviluppo della navigazione sul lago Maggiore (e di Lugano) e le opportunità di connessione transfrontaliera, nonostante l'importanza economica e turistica della regione, neppure nel contesto della possibile differenziazione dei vettori finalizzata a sgravare il flusso di persone lungo il corridoio del Gottardo, anche nel contesto dei movimenti transfrontalieri.
6. Necessità di collaborazione: La collaborazione tra Confederazione, Cantone Ticino, comuni rivieraschi e Italia è essenziale per affrontare le sfide e sviluppare la navigazione internazionale in modo sostenibile ed efficiente.
7. Ruolo delle autorità: Le autorità cantonali e federali dovrebbero essere coinvolte nella pianificazione e nel coordinamento della navigazione internazionale, insieme a enti ed associazioni regionali.

In generale, la situazione attuale evidenzia la complessità della navigazione internazionale sul lago Maggiore, la cui libertà non è stata regolata nel 1999 nel contesto dei sette accordi bilaterali con l'unione europea, e la necessità di una maggiore pianificazione, coordinazione e collaborazione tra i vari attori coinvolti per sviluppare una rete di trasporto sostenibile ed efficiente tra Svizzera e Italia.

Zusammenfassung

Als Ergebnis lässt sich sagen, dass die Beziehungen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Tessin in Bezug auf die Schifffahrt auf dem Lago Maggiore, mit einer möglichen Ausdehnung in Italien bis nach Mailand und Venedig, zahlreiche offene Fragen und Komplexitäten aufweisen:

1. Monopol für den Personen- und Güterverkehr: Die Verwaltung der Schifffahrt wird durch Konzessionen geregelt, aber die Wirksamkeit eines einzigen Monopolisten für die Schifffahrt wird in Frage gestellt. Die Konzessionen für den Personenverkehr sind zwei Unternehmen anvertraut, einem schweizerischen und einem italienischen.
2. Nicht regelmässige Personentransport im Linienverkehr, bezeichnet als Bewilligungspflichtige Schifffahrt, sowie der bedarfsabhängige Pendelverkehr: Das italienisch-schweizerische Abkommen sieht Gelegenheitsverkehre vor, die jedoch im internationalen Kontext noch nicht zugelassen oder geregelt sind. Dies schränkt die Möglichkeiten der Personenbeförderung zwischen den beiden Ländern ein.
3. Verein Locarno - Mailand - Venedig: Der Verein zielt auf den touristischen Personenverkehr entlang des Untersees Ticino und der Navigli ab, aber es fehlt eine gemeinsame Planung zwischen der Schweiz und Italien.
4. Infrastruktur und regulatorische Entwicklung: Es mangelt an einer Infrastruktur zur Unterstützung der Schifffahrt und an einer grenzüberschreitenden Koordinierung für die Entwicklung von Verkehrsnetzen und Schifffahrtsdiensten. Es fehlt an gemeinsamen Vorschriften, die mit den übergeordneten europäischen Vorschriften und den entsprechenden italienischen Binnenschifffahrtsvorschriften als Grundlage für den internationalen Verkehr in beiden Richtungen abgestimmt sind.
5. Bundespolitik: Die Bundespolitik hat sich nicht ausreichend mit der Entwicklung der Schifffahrt auf dem Lago Maggiore (und Lugano) und den Möglichkeiten für grenzüberschreitende Verbindungen befasst, trotz der wirtschaftlichen und touristischen Bedeutung der Region, auch nicht im Zusammenhang mit der möglichen Differenzierung der Verkehrsträger zur Entlastung der Personenströme entlang des Gotthardkorridors, auch im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Bewegungen.
6. Notwendigkeit der Zusammenarbeit: Die Zusammenarbeit zwischen dem Bund, dem Kanton Tessin, den Anrainergemeinden und Italien ist unabdingbar, um die Herausforderungen zu meistern und den internationalen Schiffsverkehr auf nachhaltige und effiziente Weise zu entwickeln.
7. Rolle der Behörden: Die kantonalen und Bundesbehörden sollten zusammen mit den regionalen Behörden und Verbänden in die Planung und Koordination der internationalen Schifffahrt einbezogen werden.

Generell verdeutlicht die aktuelle Situation die Komplexität der internationalen Schifffahrt auf dem Lago Maggiore, deren Freiheit 1999 im Rahmen der sieben bilateralen Abkommen mit der Europäischen Union nicht geregelt wurde, sowie die Notwendigkeit einer stärkeren Planung, Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen beteiligten Akteuren, um ein nachhaltiges und effizientes Verkehrsnetz zwischen der Schweiz und Italien zu entwickeln.

Resumé

En conclusion, les relations entre la Confédération suisse et le canton du Tessin concernant la navigation sur le lac Majeur, avec une extension possible en Italie jusqu'à Milan et Venise, présentent de nombreuses questions en suspens et des complexités :

1. Monopole du transport de passagers et de marchandises : la gestion de la navigation est régie par des concessions, mais l'efficacité d'un monopole unique sur la navigation est remise en question. Les concessions de transport de passagers sont confiées à deux sociétés, l'une suisse et l'autre italienne.
2. Services de ligne non réguliers de transport de personnes, désignés comme services soumis à autorisation ou permis, ou encore de navette selon le besoin : La convention italo-suisse prévoit des services non réguliers, mais ceux-ci n'ont pas encore été autorisés ou réglementés dans le contexte international. Cela limite les possibilités de transport de passagers entre les deux pays.
3. Association Locarno - Milan - Venise : L'association vise le transport touristique de passagers le long du sous-lac Ticino et des Navigli, mais la planification conjointe entre la Suisse et l'Italie fait défaut.
4. Développement de l'infrastructure et de la réglementation : il y a un manque d'infrastructure de soutien à la navigation et de coordination transfrontalière pour le développement des réseaux de transport et des services de navigation. Il manque des réglementations communes coordonnées avec les réglementations européennes prépondérantes et les réglementations italiennes équivalentes en matière de navigation intérieure pour servir de base à l'exploitation internationale dans les deux sens.
5. Politiques fédérales : Les politiques fédérales n'ont pas abordé de manière adéquate le développement de la navigation sur le lac Majeur (et Lugano) et les possibilités de connexions transfrontalières, malgré l'importance économique et touristique de la région, pas même dans le contexte de l'éventuelle différenciation des transporteurs visant à soulager le flux de personnes le long du corridor du Saint-Gothard, également dans le contexte des mouvements transfrontaliers.
6. Nécessité d'une collaboration : la collaboration entre la Confédération, le Canton du Tessin, les communes riveraines et l'Italie est essentielle pour relever les défis et développer la navigation internationale de manière durable et efficace.
7. Rôle des autorités : Les autorités cantonales et fédérales devraient être impliquées dans la planification et la coordination de la navigation internationale, en collaboration avec les autorités régionales et les associations.

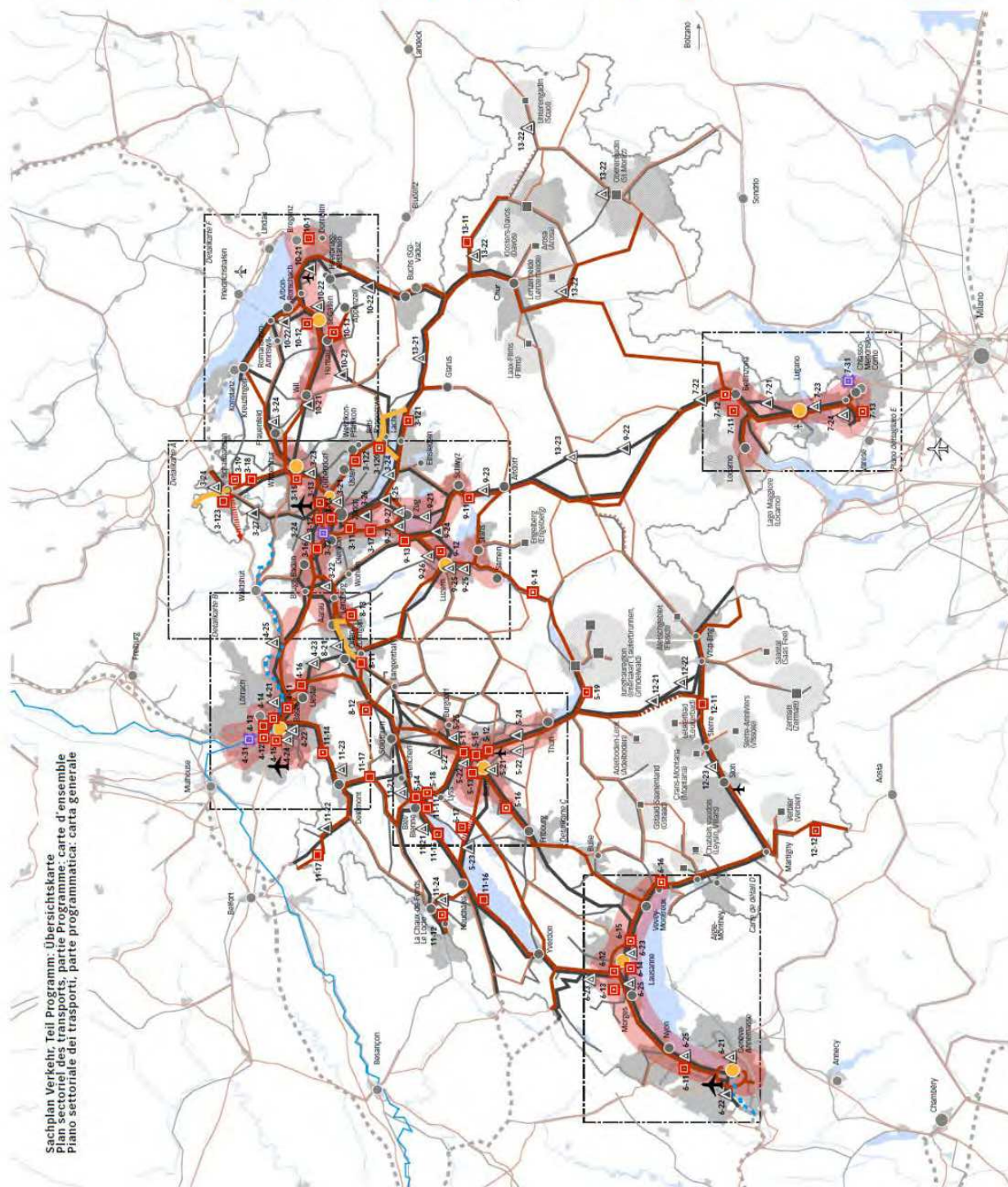
De manière générale, la situation actuelle met en évidence la complexité de la navigation internationale sur le lac Majeur, dont la liberté n'était pas réglementée en 1999 dans le cadre des sept accords bilatéraux avec l'Union européenne, et la nécessité de renforcer la planification, la coordination et la coopération entre les différents acteurs concernés afin de développer un réseau de transport durable et efficace entre la Suisse et l'Italie.

Summary

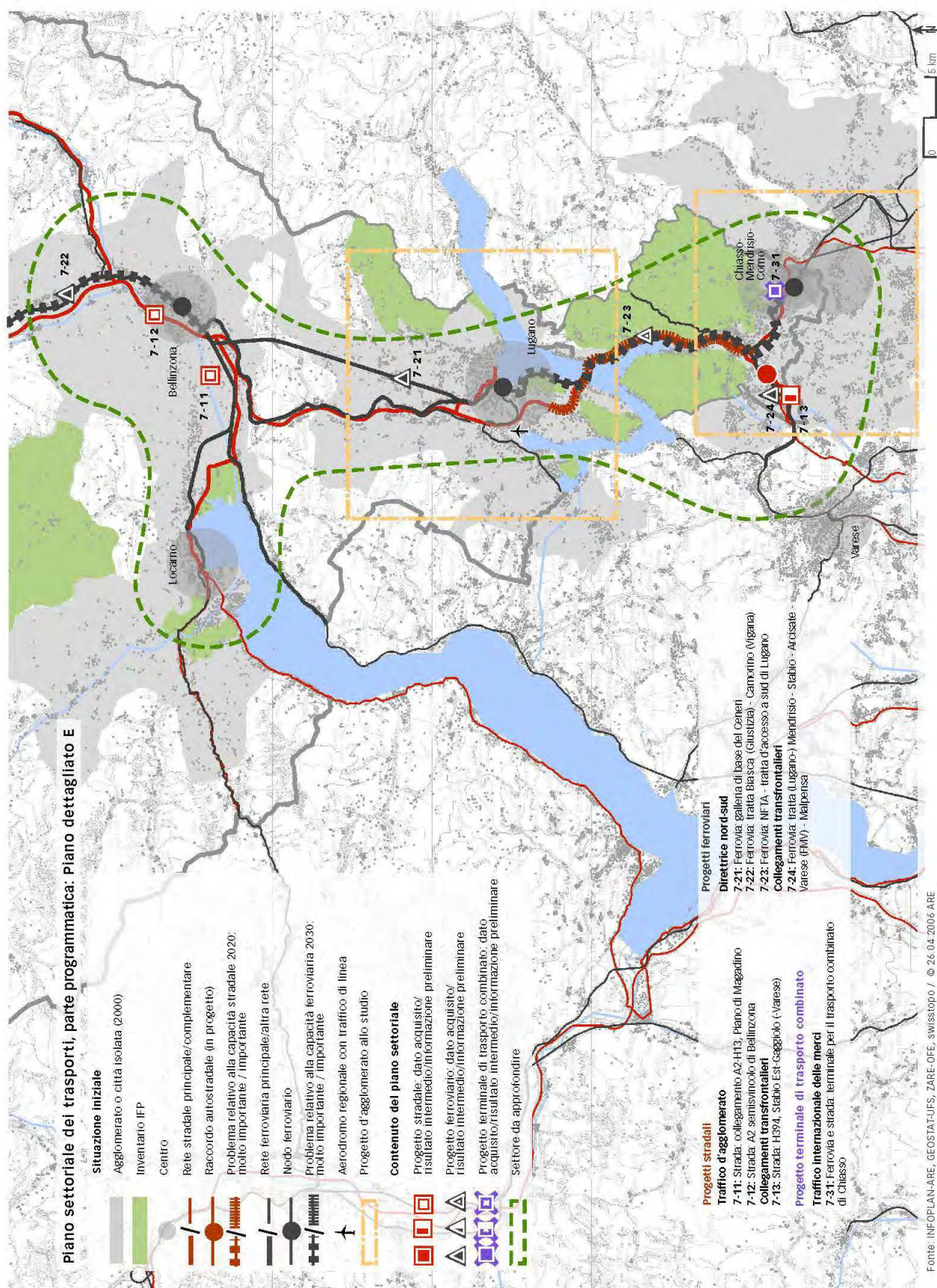
In summary, the relationship between the Swiss Confederation and Canton Ticino regarding navigation on Lake Maggiore, with an extension in Italy as far as Milan and Venice, has many outstanding issues and complexities:

1. Monopoly of passenger and freight transport: The management of navigation is regulated by concessions, but the effectiveness of a single monopolist on navigation is questioned. Concessions for passenger transport are entrusted to two companies one Swiss and one Italian.
2. Non-scheduled or quayside services: The Italian-Swiss Convention provides for non-scheduled services, but they have not yet been authorized or regulated in the international context. This limits opportunities for transporting people between the two countries.
3. Locarno-Milan-Venice Association: The association aims at tourist passenger transport along the sub-lake Ticino and Navigli canals, but there is a lack of joint planning between Switzerland and Italy.
4. Infrastructure and development including regulatory: There is a lack of navigation support infrastructure and cross-border coordination for the development of transportation networks and navigation services. There is a lack of common regulations coordinated with superordinate European regulations and homologous Swiss-Italian inland navigation regulations as a basis for two-way international operations.
5. Federal policies: Federal policies have not adequately addressed the development of navigation on Lake Maggiore (and Lugano) and opportunities for cross-border connections, despite the economic and tourism importance of the region, even in the context of possible carrier differentiation aimed at relieving the flow of people along the Gotthard corridor, including in the context of cross-border movements.
6. Need for collaboration: Collaboration between the federal government, Canton Ticino, riparian municipalities, and Italy is essential to address the challenges and develop international shipping in a sustainable and efficient manner.
7. Role of authorities: Cantonal and federal authorities should be involved in the planning and coordination of international navigation, together with regional bodies and associations.

In general, the current situation highlights the complexity of international navigation on Lake Maggiore, the freedom of which was not regulated in 1999 in the context of the seven bilateral agreements with the European Union, and the need for more planning, coordination and collaboration among the various actors involved to develop a sustainable and efficient transport network between Switzerland and Italy.



Quellen / Sources / Fonte: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, EUROSTAT-BFS, twiststopo / © 26.04.2006 ARE

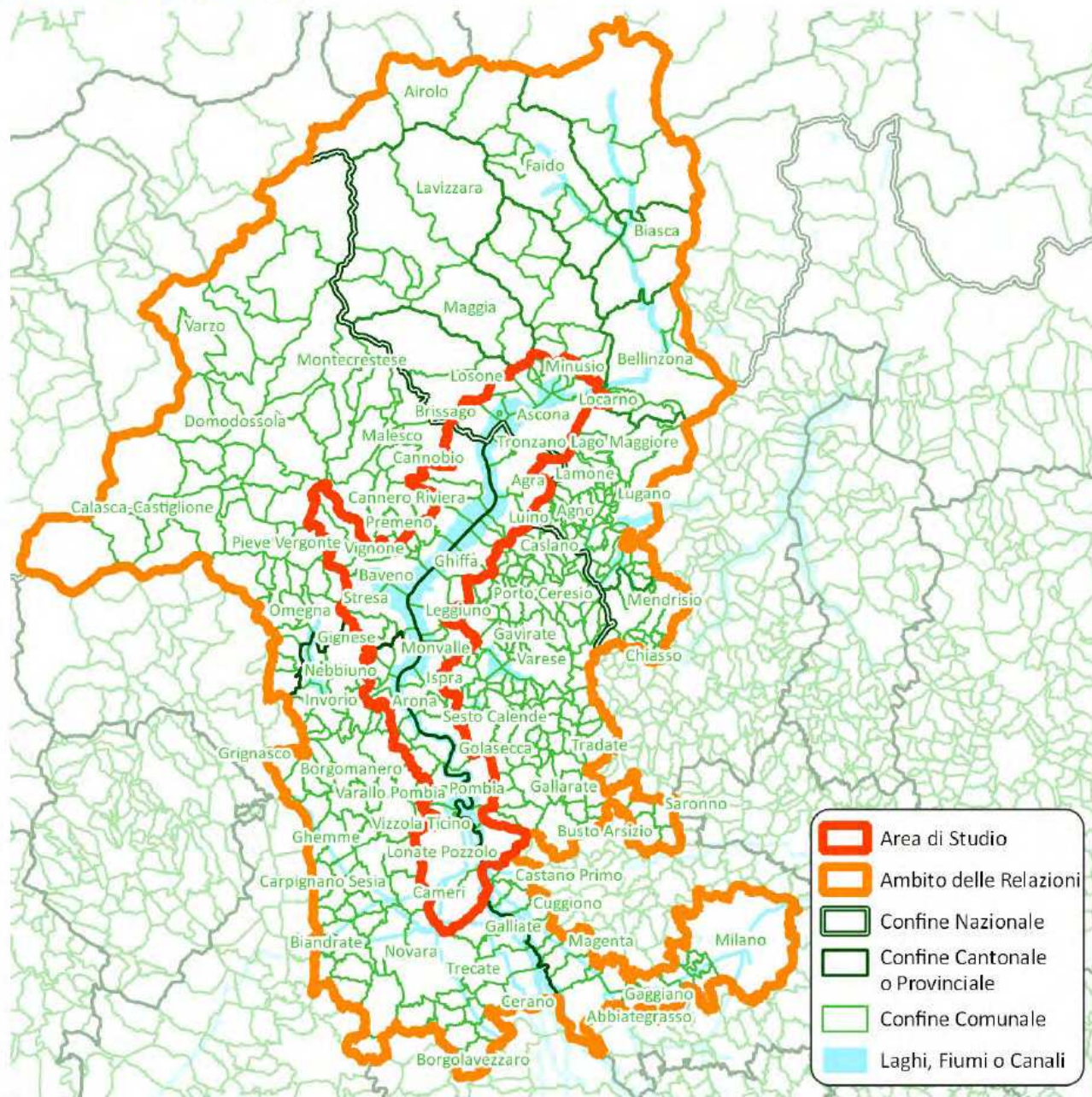


-  Porto regionale
-  Area di svago a lago
-  Pianificazione specifica a lago
-  Area per attività tecniche di interesse pubblico a lago
-  Area libera per attività straordinarie a lago
-  Passeggiata o sentiero a lago



Allegato 3 – P 7 Cartina Piano settoriale 7 Piano direttore - Laghi e Rive lacustri

Figura 2.2 - Ambito delle Relazioni



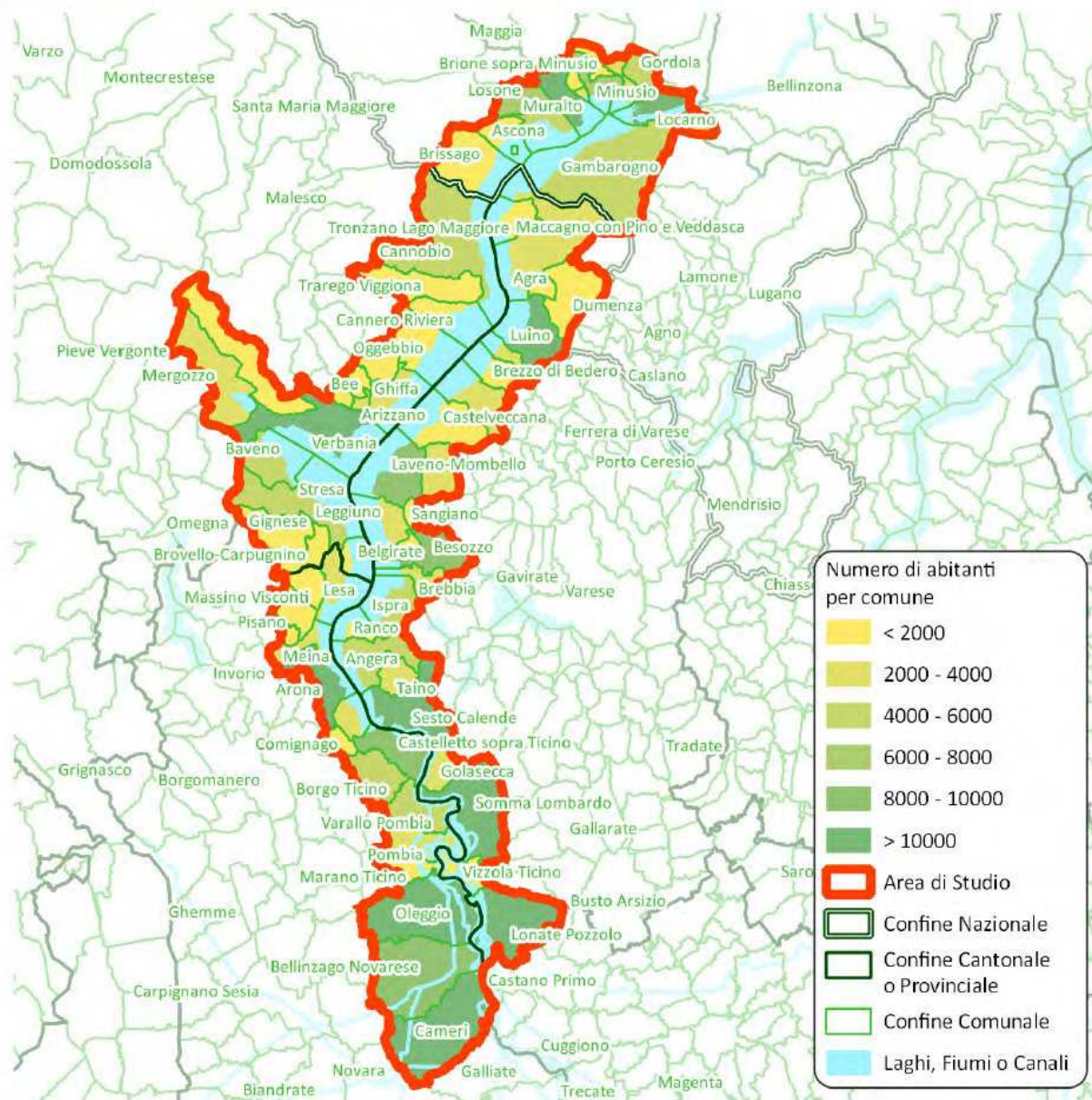
Fonte: elaborazione di TRT su dati ISTAT e BFS (UFS)

Allegato 4 – Da Slowmove - Lo Sviluppo del trasporto lungo il Lago Maggiore, il Ticino ed il sistema dei canali secondo una prospettiva di rispetto ambientale e di incremento del turismo green - Lo studio sullo sviluppo dell'elettromobilità - PROVINCIA DI NOVARA Servizi Affari Generali Legali e Tecnici - Funzione Servizi Europei di Area Vasta - SLOWMOVE – STUDIO DELLO SVILUPPO DELL'ELETTROMOBILITÀ NEL - CORRIDOIO DELL'IDROVIA LOCARNO-MILANO - RAPPORTO FINALE, TRT TRASPORTI E TERRITORIO AMBIENTE ITALIA, Milano luglio 2021 (in seguito SlowMove – Rapporto Finale Studio elettromobilità), Ambito delle relazioni, pag. 17.

Collegamento al documento:

https://www.locarnomilanovenetia.ch/site/wp-content/uploads/2022/12/ART22-Elettromobilita_LOC-MI.pdf

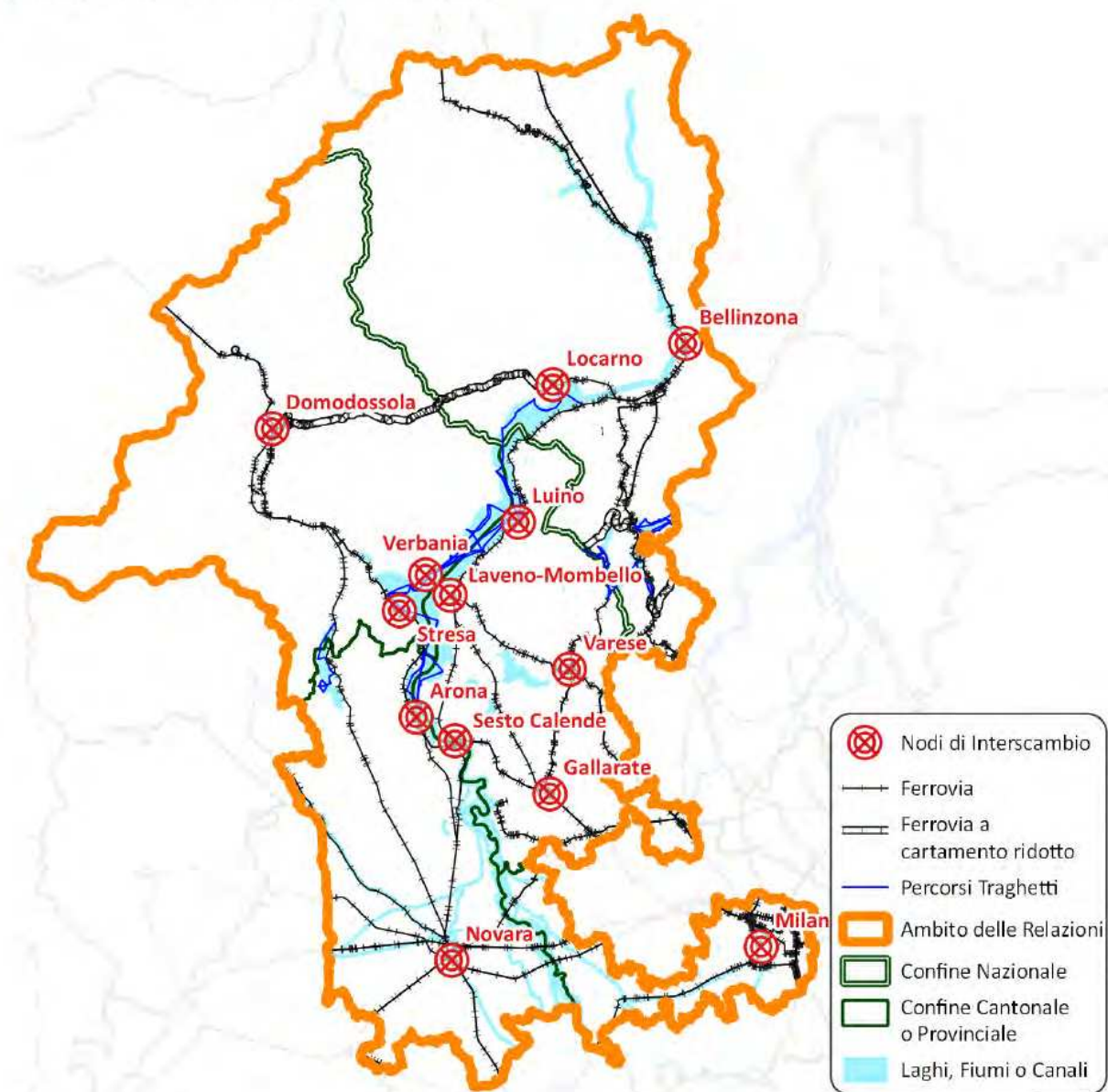
Figura 3.1 - Numero di abitanti per Comune



Fonte: elaborazione di TRT su dati ISTAT e BFS (UFS)

Allegato 5 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettromobilità op. cit.), Numero di abitanti per Comune, pag. 20.

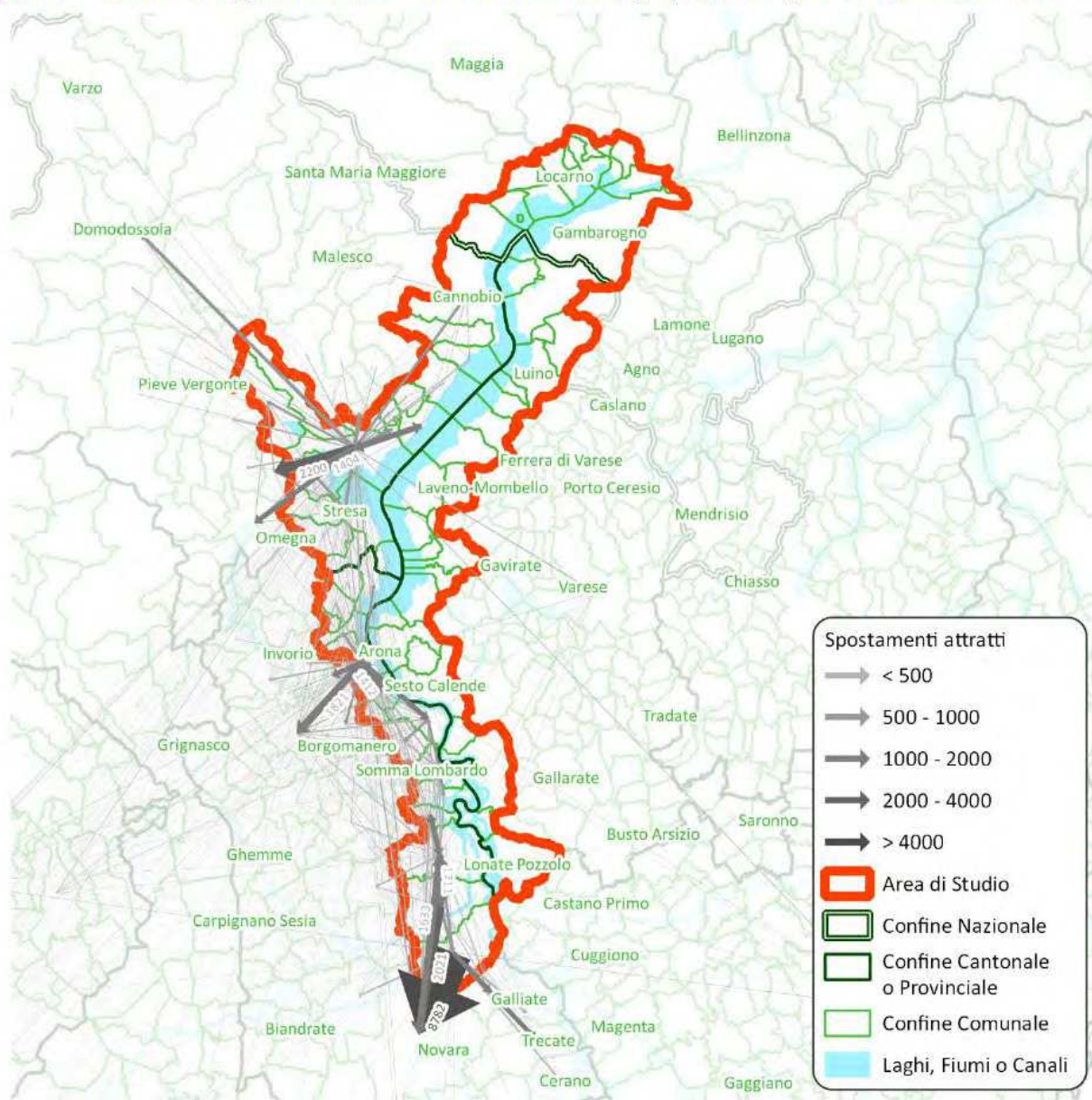
Figura 4.18 – Localizzazione dei nodi di interscambio



Fonte: elaborazione di TRT

Allegato 6 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità op. cit.), Localizzazione dei nodi di interscambio, pag. 49.

Figura 6.4 – Matrice OD Regione Piemonte – Linee di Desiderio degli spostamenti generati dall'Area di Studio

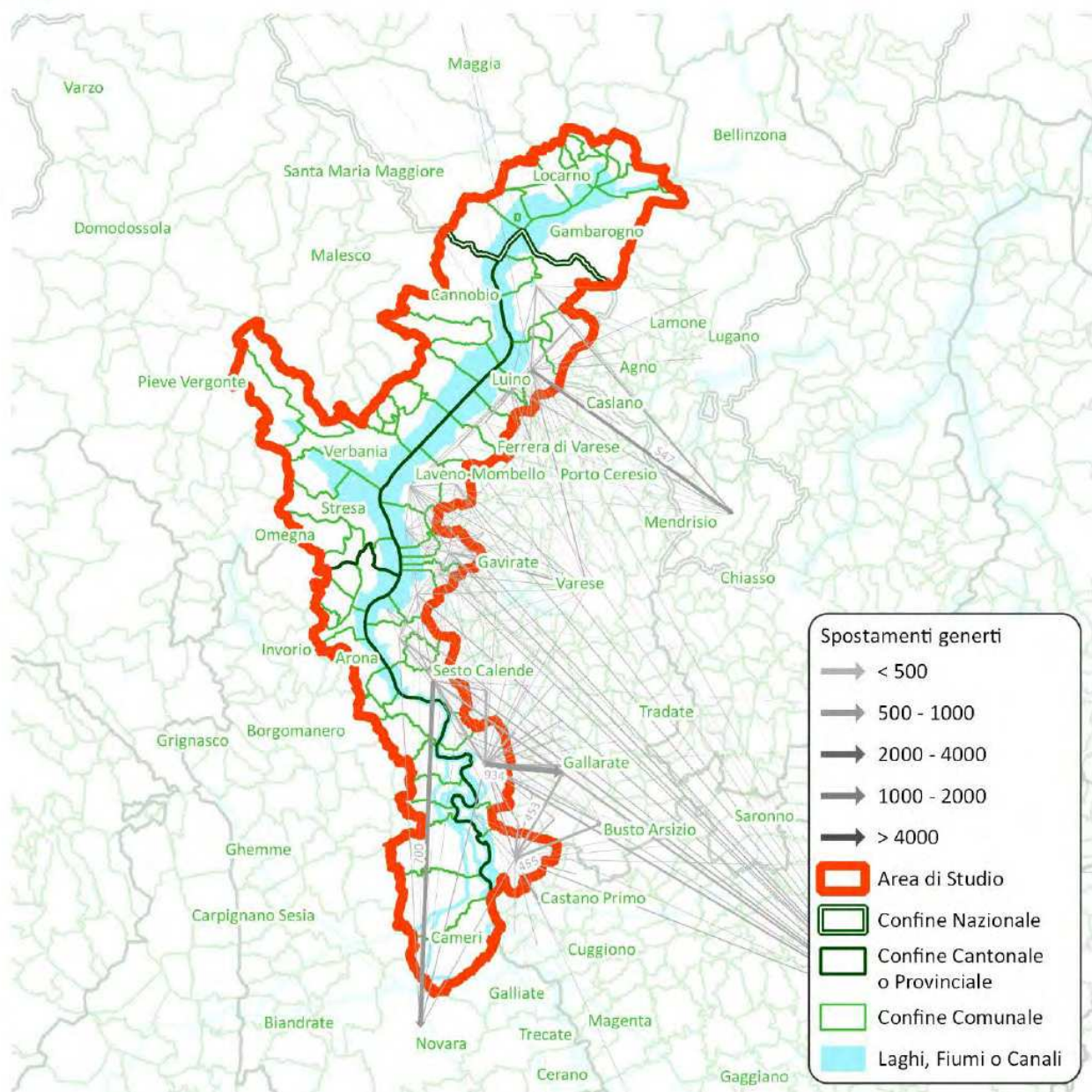


Fonte: elaborazione TRT su dati 5T, 2019

La zona di studio risulta complessivamente un attrattore di traffico, con un saldo tra spostamenti generati e attratti è negativa, pari a -1.546.

Allegato 7 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità op. cit.), Linee di desiderio degli spostamenti, Piemonte, pag. 67.

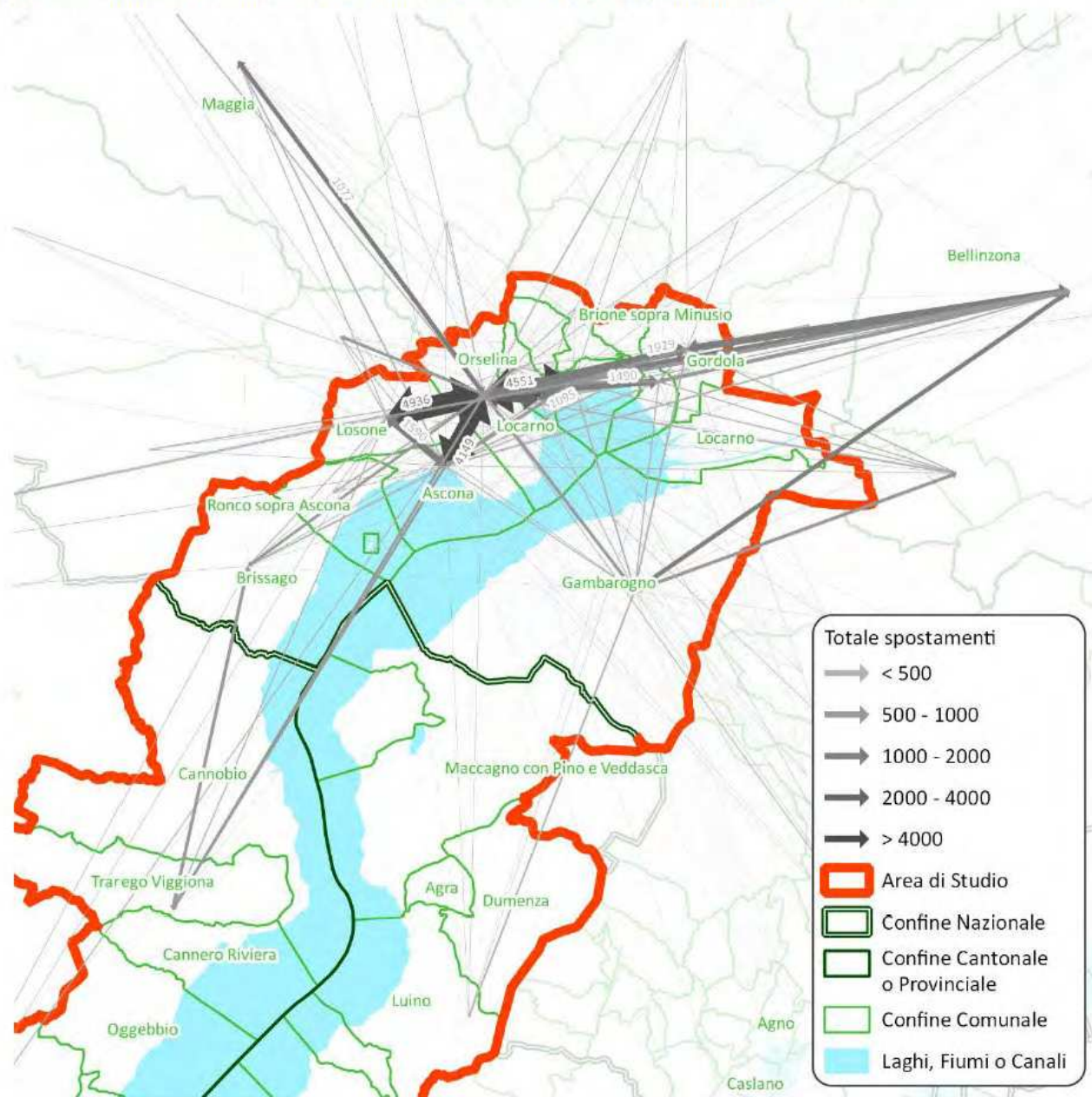
Figura 6.2 – Matrice OD Lombardia – Linee di desiderio degli spostamenti giornalieri generati dai comuni dell'Area di Studio



Fonte: elaborazione TRT su dati Regione Lombardia

Allegato 8 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettromobilità op. cit.), Linee di desiderio degli spostamenti, Lombardia, pag. 62.

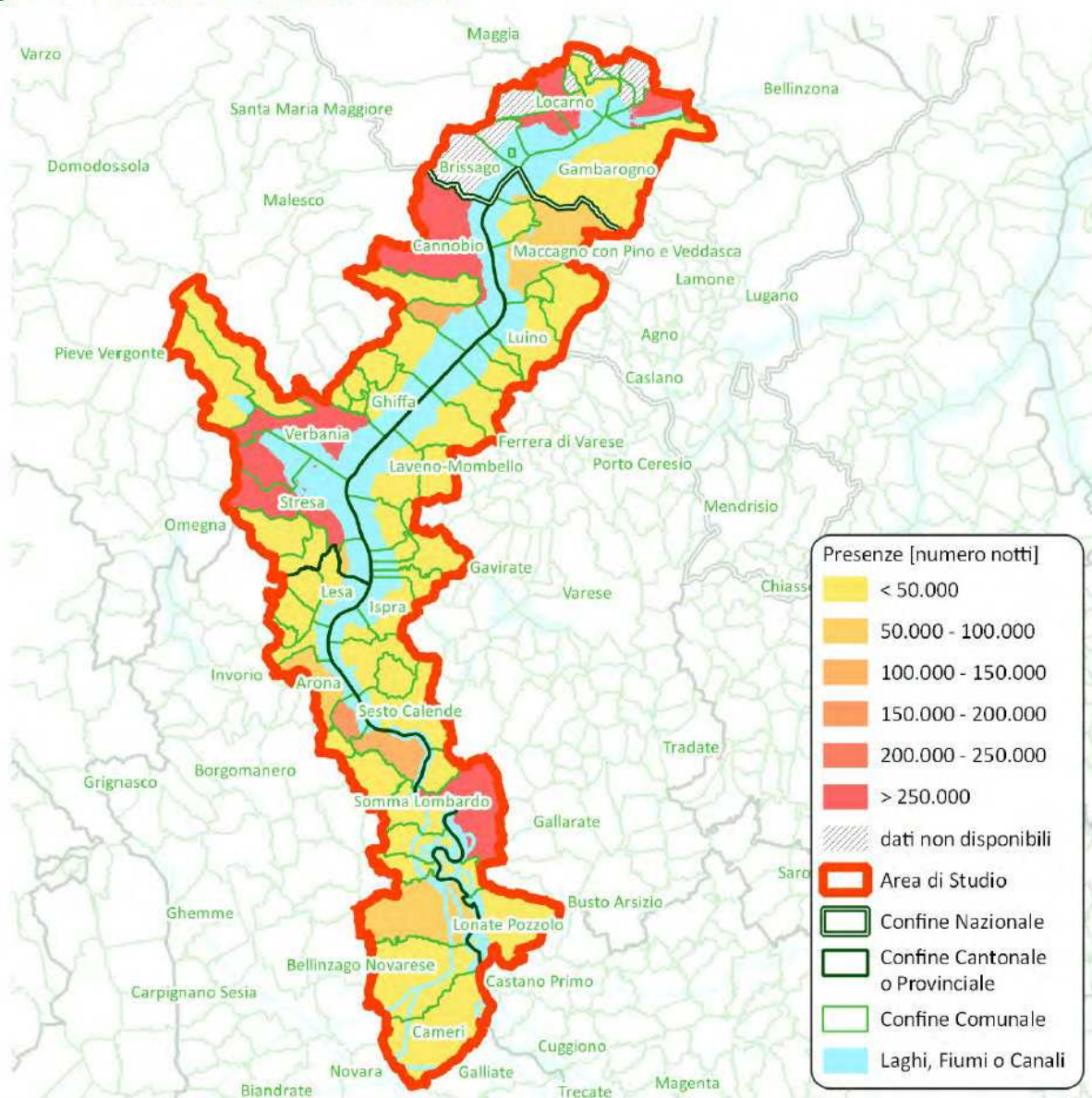
Figura 6.5 – Matrice OD Canton Ticino – Linee di desiderio degli spostamenti dell'Area di Studio



Fonte: elaborazione TRT su dati Canton Ticino, 2017

Allegato 9 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità op. cit.), Linee di Desiderio degli Spostamenti – Cantone Ticino, pag. 71.

Figura 6.7 – Presenze turistiche su base comunale



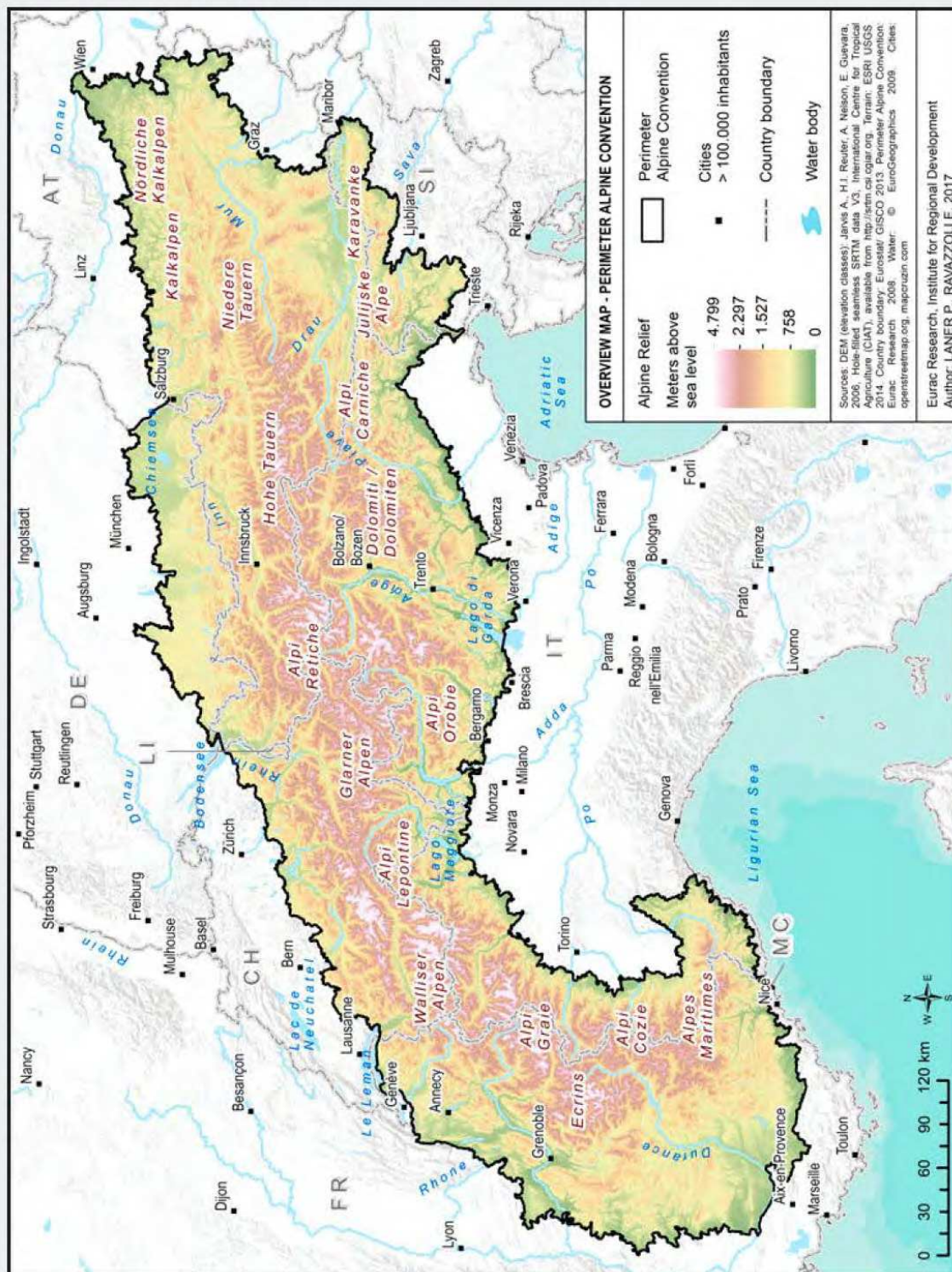
Fonte: elaborazione di TRT su dati ISTAT e UST, 2019

Allegato 10 – SlowMove – (Rapporto Finale Studio elettro mobilità op. cit.), Presenze turistiche su base comunale, pag. 74.

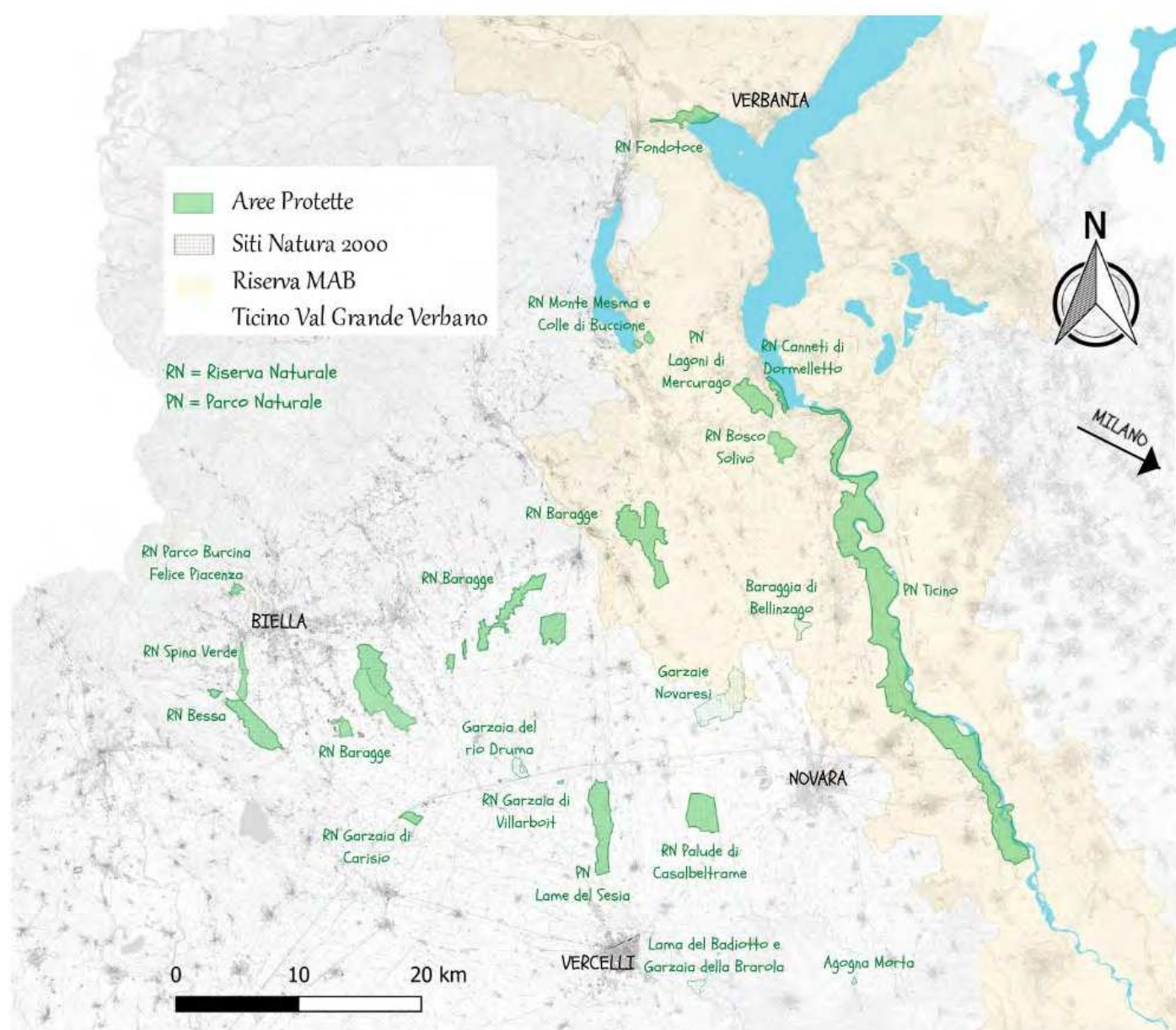
MAP 1

Perimeter of the Alpine Convention

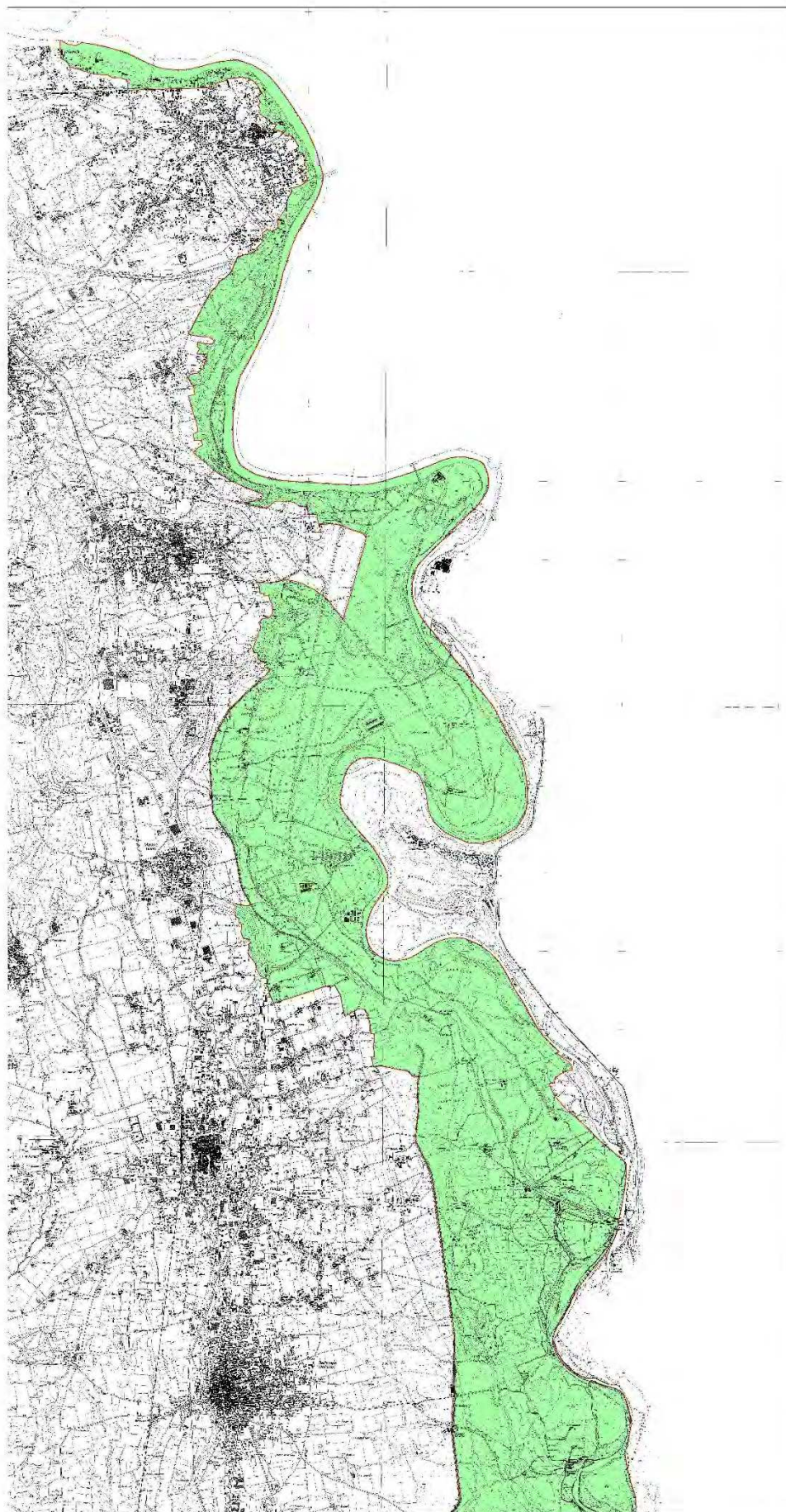
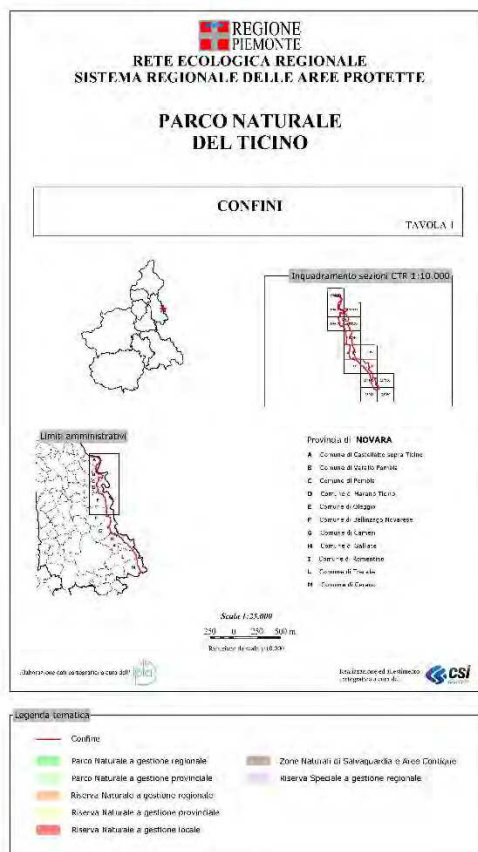
The map depicts the perimeter of application of the Alpine Convention, extending for approximately 190,700 km² on eight countries.



Allegato 11 - Perimetro della Convenzione delle Alpi, da *The Alps* di 25 Maps, edito dal Segretariato permanente della convenzione delle Alpi.



Allegato 13: Mappa di inquadramento dell'Ente di gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, Piemonte, fanno parte dell'ente con sede a Cameri (NO) le province di Biella, Novara, Vercelli e Verbano Cusio Ossola, con sede a Località Villa Picchetta a Cameri (NO) (<https://www.parcotycinolagomaggiore.com/it-it/l-ente/rubriche/chi-siamo-2390-1-caf05eee2948620a3687a43a29f93080>)



Allegato 14 - Perimetro Parco Naturale del Ticino Regione Piemonte – tavola 1 – Provincia di Novara

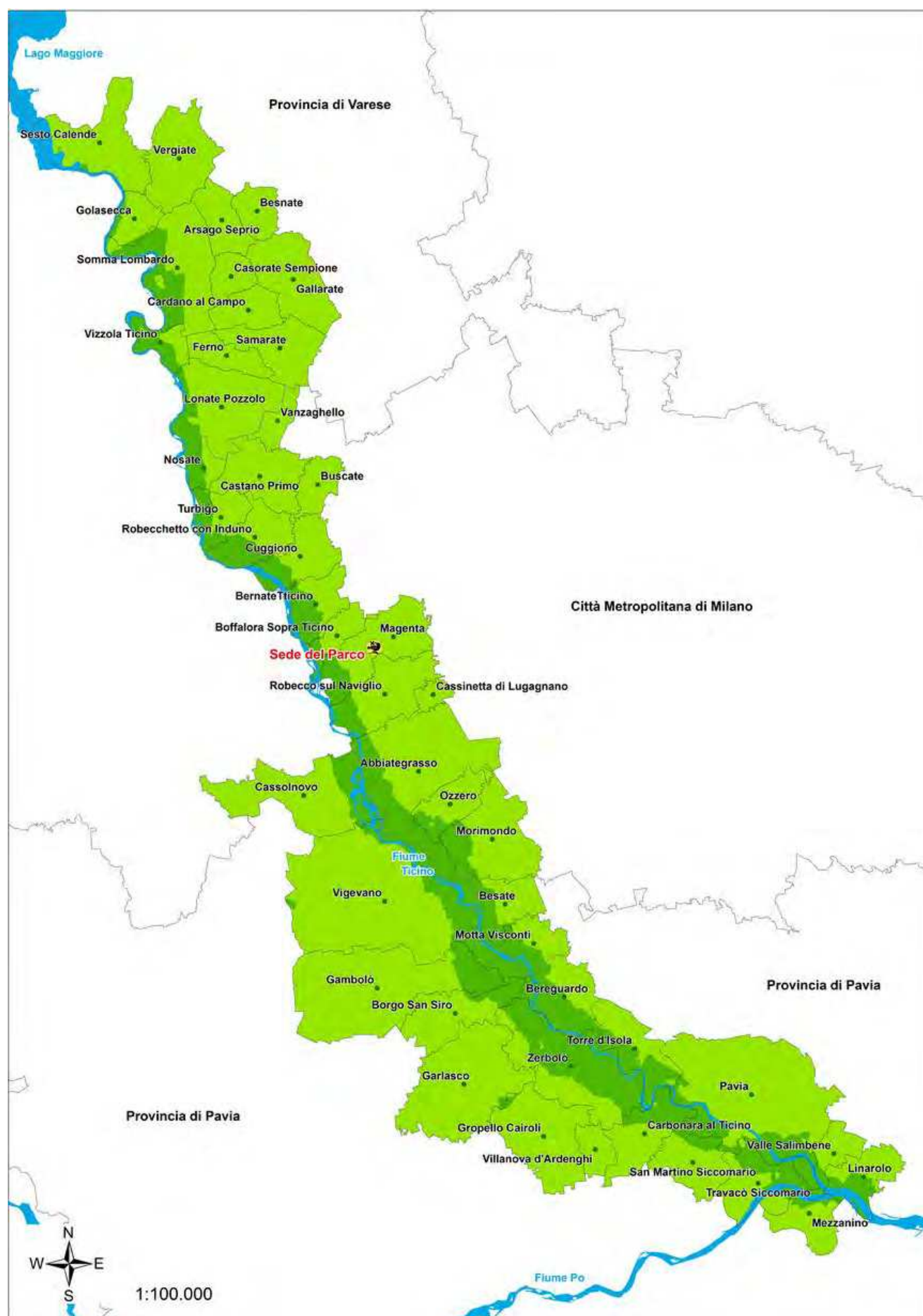


Figura 15: Parco Lombardo della Valle del Ticino della regione Lombardia: fanno parte dell' ente 47 comuni e 2 province Varese e Pavia e la Città Metropolitana di Milano (<https://ente.parcoticino.it/il-parco/lamministrazione-del-parco/gli-enti-aderenti/>), con sede a Via Isonzo 1, Pontevecchio di Magenta (MI metropolitana)

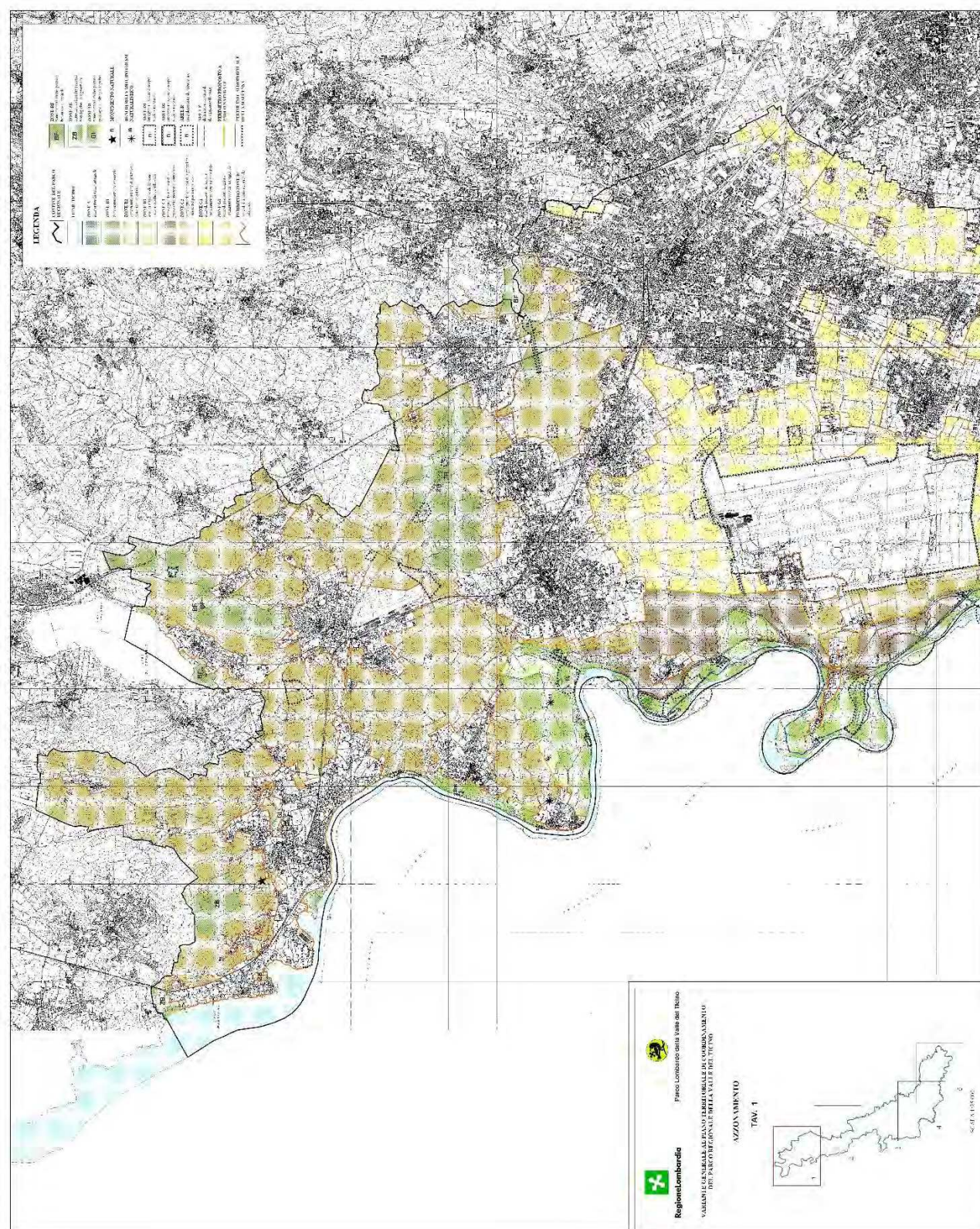


Figura 16 - Perimetro Parco Regionale della valle del Ticino Regione Lombardia - Tavola 1 - Provincia di Varese (<https://ente.parcoticino.it/il-parco/il-piano-territoriale-di-coordinamento/>)

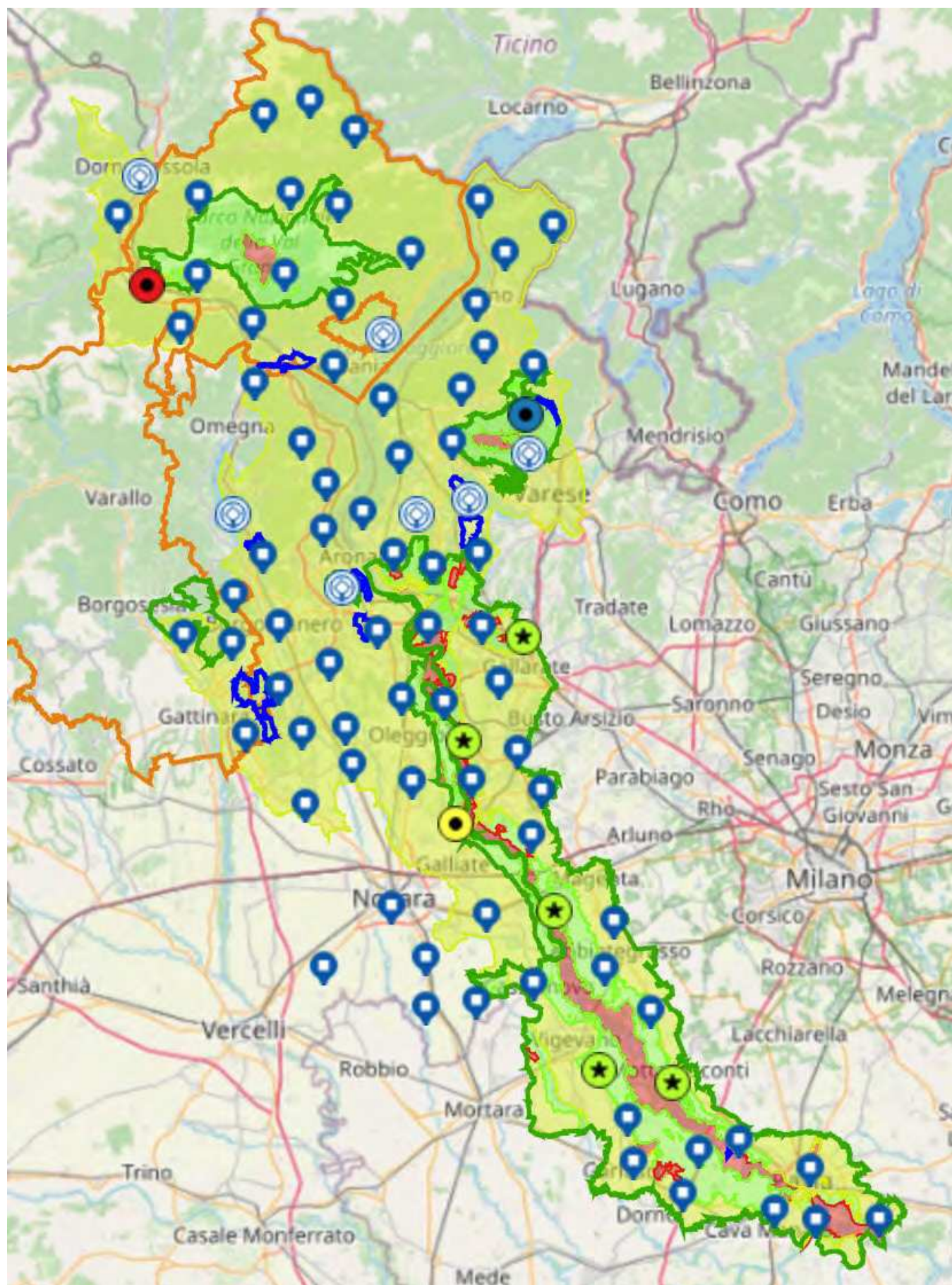


Figura 17 – Riserva della Biosfera MAB UNESCO “Ticino Valgrande Verbano”, con sede a Cameri per l’area piemontese e Pontevecchio di Magenta per l’area lombarda (<https://mabticinovalgrandeverbano.it/xml/mappa/index.html>)



Figura 18: Idrovia Locarno – Milano – Pavia tra cantone Ticino – Piemonte e Lombardia (da progetto Slowmove Interreg 2022) (<https://www.locarnomilanovenezia.ch/mappa/>)

