

Gran Consiglio
6501 Bellinzona

INTERPELLANZA (art. 97 LGC)

Linea 351 di navigazione sul Lago Maggiore: il Cantone ha o non ha la competenza per sostituire SNL con le FART?

Presentata da: Tiziano Galeazzi

Data: 24 agosto 2026

Numero: INTP2660

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

La presente interpellanza concerne un oggetto unico, specifico e di evidente interesse pubblico: la continuità della linea lacuale 351 Locarno–Tenero–Magadino dal cambio d'orario del 13 dicembre 2026. Il collegamento serve il Locarnese e il Gambarogno, coinvolge utenti, pendolari, Comuni, turismo ed economia regionale e comporta l'impiego di risorse pubbliche. Occorre pertanto chiarire senza indugio se il modello annunciato dal Consiglio di Stato sia giuridicamente attuabile e operativamente garantito.

L'urgenza è manifesta. Con comunicato del 3 luglio 2026 il Governo ha annunciato che dal 13 dicembre non ordinerà più la prestazione a SNL e che le FART dovrebbero essere coinvolte direttamente nella ripresa e nella continuità del servizio. Mancano meno di quattro mesi. Secondo la documentazione trasmessa da SNL, il diritto di linea fa capo alla concessionaria italiana GGNL, gli accordi GGNL–SNL restano efficaci fino al 2046 e la decisione cantonale è stata impugnata con effetto sospensivo. Ogni ritardo nel chiarire competenze, titoli, natanti, personale, autorizzazioni e costi accresce il rischio di un disservizio e di impegni pubblici inutili o illegittimi.

Testo:

Il quadro giuridico: ordinare e finanziare non significa concedere

Il punto di partenza è semplice e decisivo. La competenza cantonale di definire, ordinare e finanziare un'offerta di trasporto pubblico non attribuisce al Cantone il diritto di disporre della concessione necessaria per esercitare un servizio regolare di linea sul Lago Maggiore.

La navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano è disciplinata dalla Convenzione del 2 dicembre 1992 fra la Svizzera e l'Italia (RS 0.747.225.1). Il suo art. 9 ripartisce i diritti di trasporto: il servizio pubblico regolare di linea sul Lago Maggiore è assicurato da un'impresa italiana, mentre quello sul Lago di Lugano è assicurato da un'impresa svizzera.

Per il bacino svizzero del Lago Maggiore la concessione federale è stata rilasciata e rinnovata alla Gestione Governativa Navigazione Laghi (GGNL).

Nel rapporto del 29 giugno 2016 sul quadro giuridico della navigazione sui laghi ticinesi, il Consiglio federale ha chiarito che la Convenzione non consente di attribuire il diritto di trasporto sul Lago Maggiore a un'impresa svizzera. Un'impresa svizzera può essere coinvolta soltanto se la concessionaria italiana le affida validamente l'esercizio mediante un contratto, restando GGNL responsabile verso le autorità per il rispetto dei diritti e degli obblighi derivanti dalla concessione.

INTERPELLANZA (art. 97 LGC)

Il Cantone Ticino non può quindi concedere, revocare o trasferire il diritto di trasporto sul Lago Maggiore e non può, con una propria decisione, designare le FART quale nuovo operatore.

In virtù della Legge cantonale sui trasporti pubblici (LTPub) e della legislazione federale, il Cantone può pianificare l'offerta, ordinare la prestazione di interesse pubblico, stipulare un mandato di prestazione e riconoscere contributi o indennità per i costi non coperti. Può dunque decidere se ordinare e finanziare la linea; non può creare in capo a un'altra impresa il titolo giuridico necessario per esercitarla.

Ne consegue che un eventuale coinvolgimento delle FART sarebbe giuridicamente concepibile solo sulla base di un valido affidamento da parte di GGNL e nel rispetto dei rapporti contrattuali già in essere.

L'11 dicembre 2023 GGNL e SNL hanno sottoscritto un Accordo quadro di cooperazione, seguito il 27 marzo 2024 dal contratto per la gestione del trasporto pubblico nel bacino svizzero del Lago Maggiore, entrambi efficaci dal 1° aprile 2024 al 31 dicembre 2046.

GGNL ha affidato a SNL l'espletamento del servizio pubblico di linea negli scali del bacino svizzero, compresi Locarno, Tenero e Magadino; l'Accordo prevede inoltre il divieto di cessione. Per l'esercizio SNL utilizza natanti messi a disposizione da GGNL e può impiegare navi proprie.

La durata fino al 2046 non è un dettaglio: essa è stata concepita per permettere programmazione, investimenti e sviluppo a lungo termine, inclusi il rinnovo e l'elettrificazione della flotta, il coinvolgimento del territorio e la ricerca di capitali privati. Su richiesta delle autorità pubbliche nel marzo 2018, SNL ha ripreso l'attività sul bacino svizzero del Lago Maggiore evitando che esso rimanesse senza navigazione.

La decisione cantonale del 3 luglio 2026

Il 3 luglio 2026 il Consiglio di Stato ha annunciato la fine del "Progetto cantonale per la navigazione" nella configurazione avviata nel 2022, la mancata ordinazione a SNL della linea 351 dal 13 dicembre 2026 e un nuovo modello che prevede la cessazione della collaborazione con SNL e il coinvolgimento diretto delle FART per la ripresa, la continuità e lo sviluppo dei servizi. Il Governo ha inoltre dichiarato che la proposta sarebbe stata preavvisata favorevolmente dall'Ufficio federale dei trasporti e dal Ministero italiano competente, mediante un gruppo di lavoro tra GGNL e FART.

Questa comunicazione confonde però due piani giuridicamente distinti. Il Cantone può decidere di non ordinare più a SNL una prestazione sussidiata; non può invece sostituire SNL con le FART nell'esercizio del servizio di linea.

La decisione cantonale, nella misura in cui pretende di produrre unilateralmente tale sostituzione, è dunque priva di base legale e non può conseguire il risultato annunciato.

La questione è anche concretamente operativa. I natanti impiegati sono di GGNL, mentre piloti e marinai sono dipendenti di SNL.

Senza un titolo d'esercizio valido, battelli, personale qualificato, valide autorizzazioni, accesso agli scali, manutenzione e coperture assicurative, le FART non possono quindi garantire nessun servizio dal 13 dicembre 2026.

SNL afferma inoltre che, in riferimento alla linea 351, nessuna inadempienza le è mai stata formalmente contestata e che la decisione cantonale è stata impugnata dinanzi al Tribunale cantonale amministrativo, con effetto sospensivo ai sensi dell'art. 71 LPAm.

INTERPELLANZA (art. 97 LGC)

Il rischio è evidente: la linea Locarno–Tenero–Magadino potrebbe cadere in un limbo giuridico e operativo, con costi per utenti, Comuni, turismo, contribuenti e territorio. Potrebbero inoltre andare perduti anni di lavoro sul progetto cantonale e sull'elettrificazione del bacino, oltre a sorgere pretese risarcitorie e nuovi oneri a carico delle finanze pubbliche.

Alla luce di quanto precede, chiedo al Consiglio di Stato:

1. Il Consiglio di Stato conferma che:

- a) la Convenzione italo-svizzera riserva a un'impresa italiana il diritto esclusivo di esercitare il servizio pubblico regolare di linea sul Lago Maggiore;
- b) la concessionaria per il bacino svizzero del Lago Maggiore è GGNL;
- c) in base alla Convenzione italo-svizzera in vigore, il Cantone non ha nessuna competenza per concedere, revocare o trasferire la concessione per la navigazione sul bacino svizzero del Lago Maggiore, tantomeno ad attribuirla alle FART?

In caso di risposta negativa, indichi la precisa base legale su cui fonda la propria diversa interpretazione.

- 2. Su quale base giuridica il 1° luglio 2026, il Consiglio di Stato ha deciso di porre fine alla collaborazione con SNL e di affidare alle FART la continuità della linea 351? Prima di adottare simile decisione, ha fatto allestire un parere giuridico sulla sua compatibilità con la Convenzione italo-svizzera, con la concessione a GGNL e con i contratti GGNL–SNL validi fino al 2046? In caso affermativo, da chi e con quali conclusioni?
- 3. Su quali atti scritti si fondava l'affermazione del comunicato del 1° luglio 2026 secondo cui il trasferimento dell'esercizio della linea 351 sarebbe stato preavvisato favorevolmente dal Ministero italiano competente?
- 4. Corrisponde al vero che sarebbe stato costituito un gruppo di lavoro denominato *“Gruppo di accompagnamento cantonale al tavolo di lavoro Fart-GGNL”*, nel quale il GGNL non è presente?

Chi sono i membri di questo gruppo?

Qual è lo scopo di questo gruppo, visto che il Cantone non ha il diritto di decidere l'affidamento del servizio di trasporto pubblico passeggeri sul bacino svizzero del lago Maggiore alle FART?

- 5. Corrisponde al vero che sarebbe stato costituito anche un gruppo di lavoro denominato un *“Gruppo di lavoro per il futuro della Navigazione sul lago Maggiore”*?

Chi sono i membri di questo gruppo?

Qual è lo scopo di questo gruppo, visto che il Cantone non ha il diritto di decidere l'affidamento del servizio di trasporto pubblico passeggeri sul bacino svizzero del lago Maggiore alle FART?

- 6. Per quale motivo invece negli ultimi tre anni non è più stato convocato il Tavolo Cantonale della Navigazione, che comprende tutti i portatori di interesse e in particolare la Società di Navigazione di Lugano? È prevista una sua nuova convocazione per informare tutti gli interessati delle motivazioni dell'improvvida strategia?
- 7. Il Consiglio di Stato può davvero escludere un'interruzione della linea 351 dal 13 dicembre 2026? In caso negativo, non è il caso di riattivare la copertura del servizio con SNL come finora. Alla luce dell'attuale quadro giuridico, dei contratti validi fino al 2046, del ricorso pendente e dei rischi di disservizio, il Consiglio di Stato non ritiene di dover riesaminare immediatamente la propria decisione.

INTERPELLANZA (art. 97 LGC)

- 8.** Poiché SNL è titolare con GGNL del diritto esclusivo di navigazione sul bacino del Lago Maggiore fino al 2046, il Consiglio di Stato ha calcolato l'ammontare del risarcimento che dovrebbe pagare a SNL nella malaugurata ipotesi di un impedimento forzato di SNL a esercitare i suoi diritti?