



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

GESTIONE GOVERNATIVA DEI SERVIZI PUBBLICI DI
NAVIGAZIONE SUI LAGHI MAGGIORE DI GARDA E DI COMO

20145 MILANO 25/03/2019
Via L. Ariosto, 21 - Tel.024676101
pec: naviges@pec.navigazionelaghi.it
Codice fiscale N. 00802050153

APPUNTO PER L'AUDIZIONE DISPOSTA DALLA COMMISSIONE IX (TRASPORTI)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati ha disposto un'audizione dei rappresentanti della Gestione Governativa Navigazione Laghi al fine di acquisire utili elementi di conoscenza e di valutazione in relazione all'esame della risoluzione 7-00002 Fidanza riguardante il completamento del processo di regionalizzazione della Gestione medesima. A tal fine si espongono qui di seguito alcune considerazioni riguardanti la tematica in argomento.

Si ritiene innanzitutto opportuno rammentare che la questione riguardante la regionalizzazione dei trasporti lacuali trae origine dall'art. 11 del D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 che prevedeva il trasferimento della Gestione Governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda alle regioni territorialmente competenti e alla provincia autonoma di Trento entro il 1° gennaio 2000, previo il risanamento tecnico-economico di cui all'art. 98 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616.

Il piano di risanamento, secondo tale normativa, doveva essere predisposto a cura del Ministero dei trasporti e della navigazione e doveva essere approvato entro il 31 marzo 1998 dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con le regioni interessate e la provincia autonoma di Trento.

Nel corso degli anni l'argomento è stato più volte oggetto di disamina in vari ambiti istituzionali. Nel 1998 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione elaborava un piano di risanamento tecnico – economico della Gestione Governativa che prevedeva importanti interventi di rinnovo della flotta, nonché la realizzazione di rilevanti opere di ristrutturazione e di ammodernamento degli impianti fissi nei cantieri di Arona e di Dervio e, proprio al fine di consentire detto risanamento, conditio sine qua non per il trasferimento delle competenze, con l'art. 2 comma 8 della legge 18 giugno 1998 n. 194 venivano stanziati 375 miliardi di lire attraverso limiti di impegno quindicennali.

Nonostante ciò, con riferimento a tale documento non veniva raggiunta l'intesa con gli Enti interessati (Regione Lombardia, Regione Piemonte, Regione Veneto e Provincia autonoma di Trento), così come invece era espressamente prescritto dalla legge.

In particolare il processo di regionalizzazione si arrestava in quanto emergevano, tra i diversi soggetti coinvolti, opinioni discordanti in ordine alla questione della definizione delle risorse finanziarie che lo Stato, a regime, avrebbe dovuto assicurare alle Regioni per l'esercizio del servizio di navigazione di linea.

L'art.11 del D.Lgs. n. 422 del 1997 rimaneva dunque del tutto inattuato ed i fondi a tale scopo stanziati andavano persi compromettendo così il processo di trasferimento ed il connesso risanamento.

Nel corso dell'anno 2006 si decideva di riconsiderare il procedimento interrotto e di istituire a tale scopo un apposito gruppo di lavoro costituito da rappresentanti del Ministero dei Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze, della Gestione Governativa Navigazione Laghi, nonché degli enti locali territorialmente interessati.

Ancora una volta però emergevano notevoli difficoltà legate soprattutto alla corretta quantificazione dei costi necessari all'esercizio del servizio di navigazione ed all'individuazione di nuove risorse da destinare al risanamento, problematiche che determinavano una nuova situazione di stallo del processo di regionalizzazione in argomento.

La Regione Lombardia infatti, aggiornando il piano precedentemente elaborato, aveva stimato che per poter procedere al risanamento tecnico-economico previsto dalla legge sarebbero stati necessari circa 250 milioni di euro, fondi che lo Stato avrebbe dovuto nuovamente reperire e stanziare.

A ciò si aggiunga che nell'ambito del processo in argomento era emersa anche un'altra importante questione e cioè quella rappresentata dalla natura internazionale del lago Maggiore e dal fatto che l'art. 104 del D.Lgs. n. 112/1998 manteneva in capo allo Stato le funzioni relative ai rapporti internazionali riguardanti la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano con le conseguenti difficoltà di conciliare la suddetta normativa con la regionalizzazione del servizio prevista dall'art. 11 del D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422.

Nel 2011 la Commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato, a seguito della considerevole riduzione delle risorse destinate alla navigazione lacuale disposta dalla legge di stabilità per il 2011, svolgeva un'indagine conoscitiva sulle problematiche relative a tale settore.

In quella occasione venivano sentiti gli assessori ai trasporti delle regioni Piemonte e Lombardia ed il Direttore della direzione mobilità della regione Veneto i quali, evidenziando le singole fasi del percorso che si sarebbe dovuto seguire per riattivare il processo di regionalizzazione del servizio, ribadivano la necessità, a tale scopo, di un investimento di circa 200 milioni di euro in conto capitale e stimavano in 30 milioni di euro annui le risorse necessarie in conto esercizio, importo che nel 2016, secondo le proiezioni della Regione Lombardia, sarebbe divenuto, considerando una crescita legata alla dinamica ordinaria dei prezzi e dei costi, pari a circa 37 milioni di euro, fabbisogno che attualmente si attesta sui 22 milioni di euro.

Ora, a distanza di anni, con l'atto di risoluzione n. 7-00002 viene proposto nuovamente il tema della regionalizzazione della Gestione Governativa sulla base di argomentazioni non del tutto condivisibili, alcune delle quali peraltro riconducibili all'indagine del 2011, che per certi aspetti non risulta essere più attuale.

Innanzitutto al fine di fornire un quadro completo si premette che la Gestione Governativa Navigazione Laghi, ai sensi della legge n. 614 del 1957, esercita il servizio di navigazione di linea sui laghi Maggiore, di Garda e di Como tramite una Direzione Generale con sede a Milano e tre Direzioni di Esercizio con sede rispettivamente ad Arona (NO), a Desenzano del Garda (BS) e Como (CO). La stessa dispone attualmente di una flotta costituita da n. 97 unità, ha mediamente in forza circa 700 agenti tra personale di ruolo e con contratto a tempo determinato e nel 2018 ha trasportato oltre 9.600.000 passeggeri e circa 669.000 veicoli.

La predetta struttura organizzativa, costituita dalle quattro sedi ubicate a Milano, Arona, Desenzano del Garda e Como, consente un forte radicamento sul territorio e garantisce un'offerta di trasporto sempre rispondente alle esigenze delle comunità locali, essendo il luogo della risposta vicino a quello del bisogno.

Le richieste di mobilità provenienti dal territorio vengono costantemente ascoltate tanto che su ogni lago i turni di servizio degli equipaggi vengono predisposti anche a seguito di intese sindacali locali. Contrariamente a quanto indicato nell'atto di risoluzione, si evidenzia che negli ultimi anni non si è registrata alcuna significativa riduzione dei finanziamenti erogati dallo Stato alla Gestione Governativa e pertanto non è stato necessario operare alcuna diminuzione dei servizi. Viceversa, la Gestione ha provveduto ad ottimizzare e potenziare le proprie corse tanto da determinare un significativo e tangibile incremento delle presenze turistiche nelle aree lacuali.

Nel periodo 2015/2018 il numero di passeggeri trasportati è passato da 8.380.000 circa del 2015 a 9.600.000 circa del 2018 ed il numero dei veicoli trasportati è passato da 626.000 circa del 2015 a 669.000 circa del 2018.

L'azienda in particolare ha attuato delle iniziative volte a promuovere la mobilità locale ponendo particolare attenzione anche al fenomeno del pendolarismo e prevedendo delle offerte di trasporto integrato con altri vettori, come Trenord.

Sul lago di Garda, ad esempio, ove il servizio veniva effettuato esclusivamente durante il periodo primavera-estate, si è di recente esteso l'espletamento dello stesso anche nel periodo invernale per far fronte ad alcune richieste pervenute dal territorio. Sul lago di Como, in occasione della annuale manifestazione "*Città dei Balocchi*" la Gestione Governativa ha intensificato il servizio per ottimizzare la gestione del traffico e sul lago Maggiore sono stati, nell'ultimo anno, rimodulati gli orari per favorire le coincidenze con il servizio ferroviario proveniente dalla Svizzera ed inserite delle fermate aggiuntive presso le Isole di Brissago, oltre ad una intensificazione della frequenza oraria nel centro lago.

Dall'anno 2012, a differenza di quanto sostenuto nella risoluzione, non è stato applicato alcun incremento alle tariffe, ivi comprese quelle relative agli abbonamenti e di recente sono state invece riconosciute delle agevolazioni ai residenti e sono state istituite delle promozioni per l'acquisto di biglietti di libera circolazione, a favore dei ragazzi fino ad 11 anni.

Per quanto riguarda, invece, le asserite contrazioni occupazionali si precisa che la Gestione Governativa ha mantenuto e garantito il livello occupazionale incrementando l'assunzione di personale con contratto a tempo determinato che è passato da n. 118 unità nel 2012 a 144 unità nel 2018.

Il servizio di navigazione offerto, inoltre, oltre a rispondere alle esigenze di mobilità del territorio, soddisfa anche adeguati standard di efficienza e sicurezza.

La Gestione Governativa sta per conseguire, per il secondo anno consecutivo, la certificazione UNI EN 13816. Il rilascio di tale certificazione, effettuato da una terza parte indipendente, assicura la rispondenza del servizio erogato a determinati standard qualitativi, nonché la capacità di soddisfare i bisogni della clientela e le esigenze della collettività.

Infine, preme far presente che negli ultimi anni sono stati avviati numerosi ed importanti progetti di potenziamento della flotta aziendale, delle infrastrutture, nonché della qualità dei servizi offerti. Tali progetti, assolutamente innovativi e che consentono di soddisfare pienamente le esigenze di carattere ambientale dei bacini lacustri, potrebbero essere pregiudicati nell'eventualità in cui venga attuato il processo di regionalizzazione proposto.

Nello specifico:

1. entro il 15/03/2020 sarà completata sul lago Maggiore la costruzione di una motonave da 200 passeggeri con propulsione di tipo ibrida;
2. entro il 31/07/2019 sarà completata sul lago di Garda la costruzione di una motonave da 350 passeggeri;
3. è in corso di approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto per la costruzione di n. 3 navi da 250 passeggeri con propulsione di tipo ibrida;
4. entro i primi mesi del 2020 saranno completate le attività relative all'installazione del sistema di propulsione di tipo ibrido a bordo del traghetto San Cristoforo del lago Maggiore;
5. entro il corrente anno saranno avviate le procedure di gara per l'installazione di sistemi di propulsione di tipo ibrido a bordo di due traghetti del lago di Garda e del lago di Como;
6. entro il 31 dicembre del corrente anno saranno completate le attività di realizzazione di un sistema integrato di bigliettazione elettronica, localizzazione della flotta ed info mobilità, ma già dal 01/04/2019 saranno attivati i sistemi che consentiranno la bigliettazione on line;
7. entro il corrente anno sarà avviata la procedura di gara per la realizzazione di un sistema evoluto di videosorveglianza dei pontili e delle sale macchine situate a bordo delle navi.

A fronte di quanto sopra esposto è di tutta evidenza che non vi è alcuna incertezza in ordine alla programmazione del servizio del trasporto lacuale e che, al contrario, l'attuale struttura organizzativa è in grado di fornire un servizio di trasporto pubblico di linea efficiente e conforme alle esigenze del territorio.

L'attuale assetto garantisce il conseguimento di importanti vantaggi quali il risparmio di spesa dovuto alla gestione unitaria degli acquisti di beni e servizi, una strategica programmazione degli investimenti, un maggior controllo e monitoraggio dei costi, nonché un più razionale utilizzo delle risorse disponibili.

La regionalizzazione e l'eventuale distinzione tra proprietario dei beni e gestore del servizio, nonché la costituzione di una holding con quote di partecipazione in tre società distinte, una per ciascun bacino, così come proposto dall'assessore trasporti della regione Lombardia nell'audizione del 2011 presso l'8° Commissione del Senato, determinerebbero indubbiamente un aumento dei costi di governance rispetto a quelli attuali, oneri che andrebbero ad aggiungersi a quelli del risanamento

tecnico-economico prescritto dalla legge e pregiudicherebbero quella unitarietà che la Gestione Governativa ricerca e sviluppa da sempre per garantire un servizio pubblico di linea pienamente efficiente.

A tal proposito occorre evidenziare che il coefficiente di esercizio del bilancio consuntivo provvisorio 2018 è pari a 1,17, in linea con quello rilevato nel bilancio definitivo 2017 pari a 1,15. Tale valore risulta essere uno dei migliori a livello nazionale nell'ambito dei servizi di trasporto.