

metron

Rapp | Trans |
consavis

Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit in Ticino

Dr. Peter Marti, Metron AG
Michele Passardi, Consavis SA

Bellinzona, 22 ottobre 2012

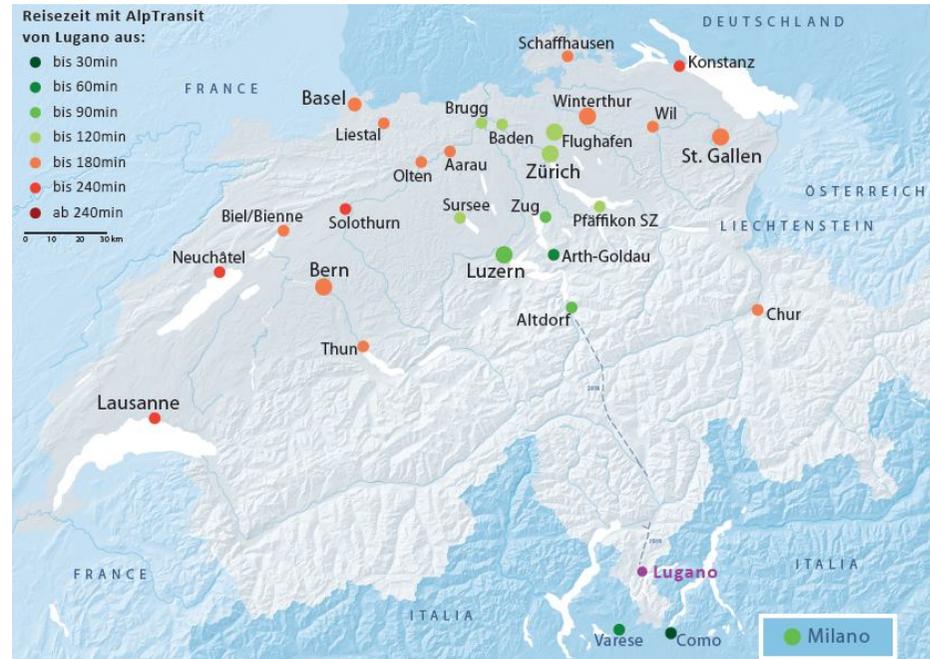
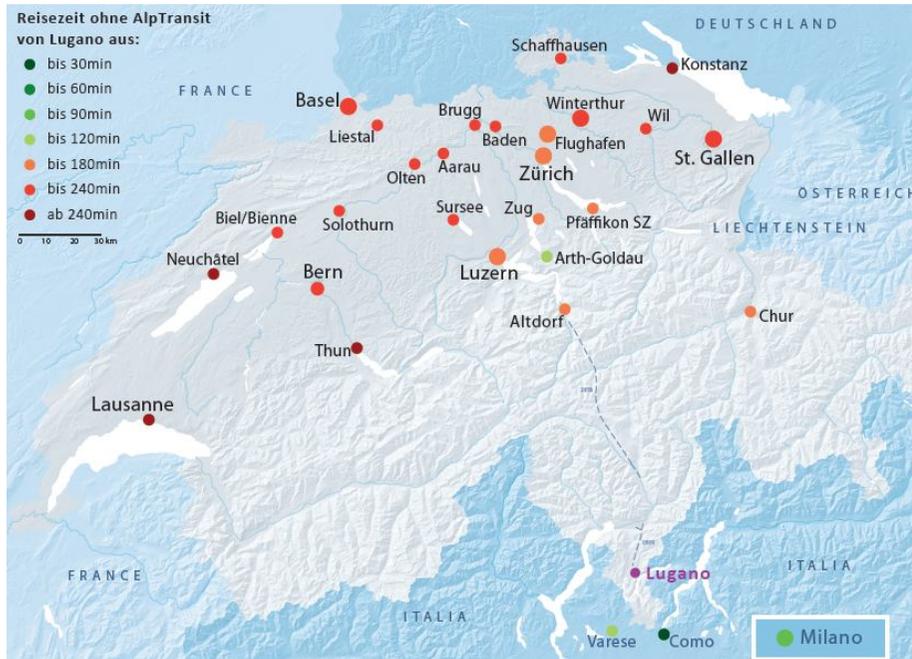


Sommario della presentazione

1. Raggiungibilità
2. Esperienze con altri grossi progetti di infrastrutture ferroviarie
3. Effetti di localizzazione
 - 3.1 Posti di lavoro
 - 3.2 Abitanti
4. Raccomandazioni su come agire (per ambito tematico)
 - 4.1 Risultati
 - 4.2 Sviluppo economico
 - 4.3 Trasporti
 - 4.4 Pianificazione del territorio

1. Raggiungibilità: senza e con AlpTransit

1.1 Lugano

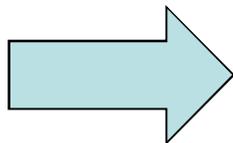


Il raggio di raggiungibilità entro 120 minuti si amplia considerevolmente verso la regione di Zurigo e della Svizzera Centrale.

L'aeroporto di Zurigo sarà raggiungibile con il treno in meno di 120 minuti

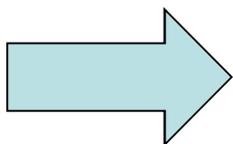
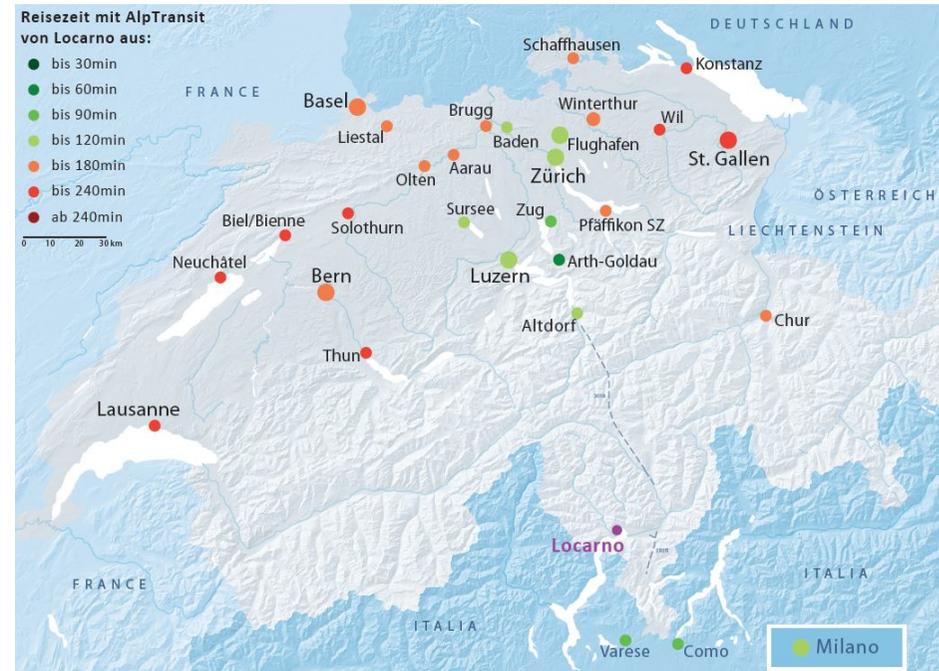
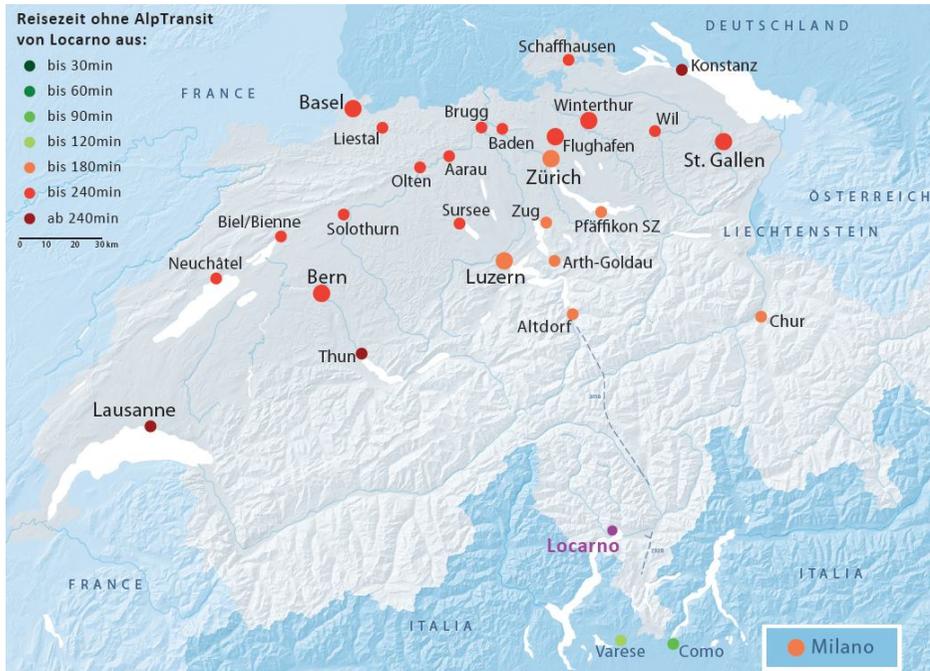
-> collegamento ferroviario in diretta concorrenza con quello aereo da Agno.

-> a titolo di paragone: con la Ferrovia Mendrisio – Varese l'aeroporto della Malpensa sarà raggiungibile in un tempo di poco superiore ai 90 minuti.



1. Raggiungibilità: senza e con AlpTransit

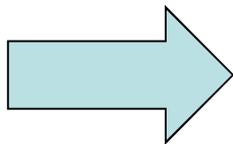
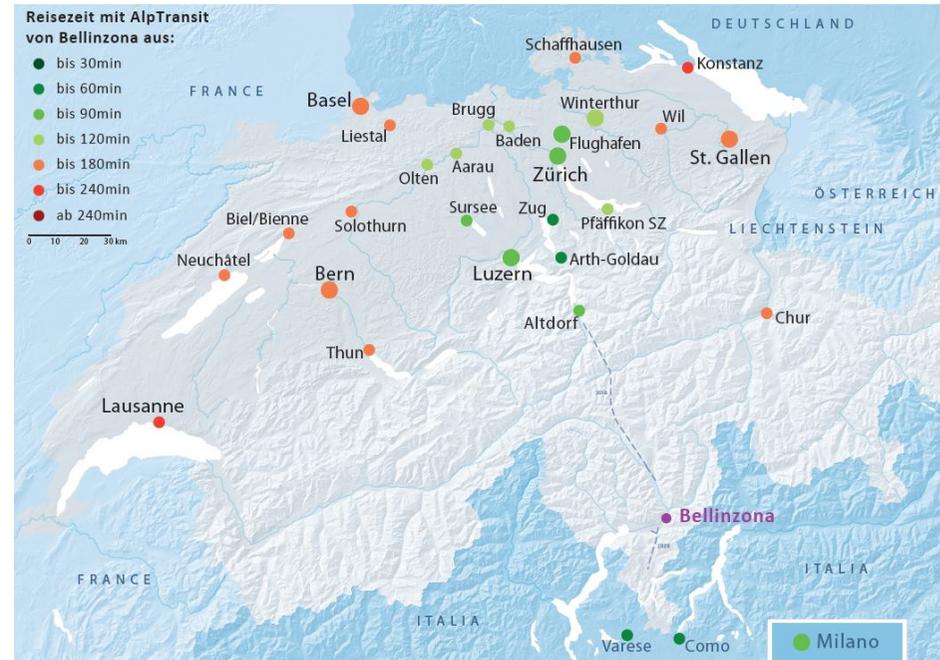
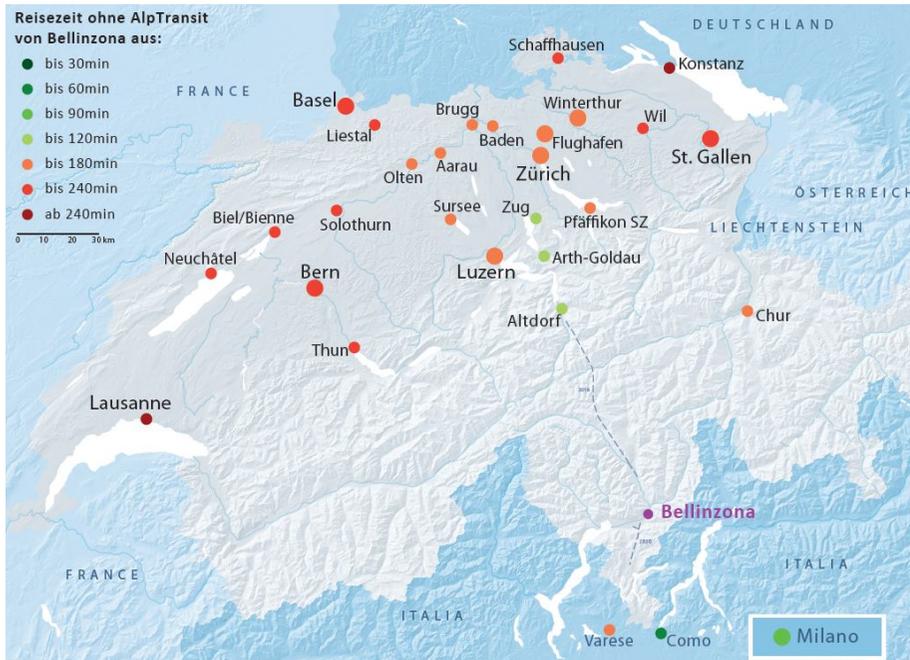
1.2 Locarno



La novità principale sarà la possibilità di raggiungere l'area di Zurigo e della Svizzera Centrale in meno di 120 minuti. Milano e Varese saranno più facilmente raggiungibili.

1. Raggiungibilità: senza e con AlpTransit

1.3 Bellinzona



La Svizzera Centrale, Zurigo e Argovia saranno raggiungibili in meno di 120 minuti.

Zurigo sarà raggiungibile in 90 minuti: sarà possibile andare e tornare da Zurigo nel volgere di mezza giornata.

I tempi di percorrenza verso Milano si riducono.

2. Esperienze con altri grossi progetti di infrastrutture ferroviarie

Galleria del Lötschberg (2010)

Tunnel sotto la Manica (2004)

Turismo	<ul style="list-style-type: none"> • aumento importante del turismo di giornata • pernottamenti: dipende fortemente dalle infrastrutture alberghiere • impianti di risalita: aumento (inverno e estate) 	aumento dei posti di lavoro
Altri settori dell'economia	industria: timori di un forte aumento della concorrenza; non avverati	<ul style="list-style-type: none"> • edilizia: Modesto e momentaneo aumento dell'occupazione • trasporto: Aumento del traffico moderato • commercio al dettaglio: deflusso verso la regione francese del Nord-Pas de Calais • industria: pochi cambi di insediamento • vendita: Iniziale aumento dell'attività
Trasporto pubblico	ripercussioni positive: aumento della frequenza oraria degli autopostali	
Economia regionale	Lötschental: nessun effetto negativo	
Pendolari	numero considerevole di pendolari che percorrono un'ora e mezza per tragitto, concentrazione della popolazione nell'Alto Vallese in prossimità delle stazioni	in prossimità delle stazioni un'accresciuta attività di costruzione di immobili
Altri aspetti	nuovo orientamento del Cantone (N-S)	metodologia: difficoltà a differenziare gli effetti

3. Effetti di localizzazione

3.1 Posti di lavoro

Lugano

-> rafforzamento della posizione preminente di Lugano

Bellinzona

-> effetti chiaramente positivi a seguito dell'entrata in funzione di AlpTransit

Locarno

-> opportunità di sfruttare AlpTransit per rafforzare la propria "Unique selling proposition" nel settore turistico

-> importanza di sviluppare altre attività trainanti collegate, quali attività di svago ed intrattenimento

Mendrisiotto

-> possibilità di svilupparsi come sito per industrie tecnologicamente avanzate

-> minor beneficiario della nuova situazione tra i quattro centri ticinesi

3. Effetti di localizzazione

3.1 Posti di lavoro

Altre regioni

- > le regioni Gambarogno (soprattutto il Piano di Magadino) e del Malcantone (Agnò etc.):
vicine ai centri ed adatte ad insediamenti artigianali ed industriali
- > le regioni Riviera, Capriasca-Valcolla e Verzasca:
attività sensibili ai trasporti pubblici
impulso di una certa importanza
=> difficile approfittare più di tanto della nuova infrastruttura ferroviaria.
- > le regioni Leventina, Blenio, Centovalli e Onsernone, Valle Maggia:
nessuna variazione significativa, ma anche poche o nulle nuove opportunità per attirare nuove attività economiche sul territorio

3. Effetti di localizzazione

3.2 Abitanti

Base:

flussi dei pendolari (Ticino – altre regioni svizzere)

Esperienza del tunnel del Lötschberg:

Il numero di pendolari disposti a compiere tragitti giornalieri anche superiori ai 60 minuti di viaggio per direzione può crescere in maniera considerevole.

Analisi:

a. Passeggeri:

aumento di pendolari (+75%) per regione sui collegamenti principali (ZH / AG / SH – Locarno / Bellinzona / Lugano)

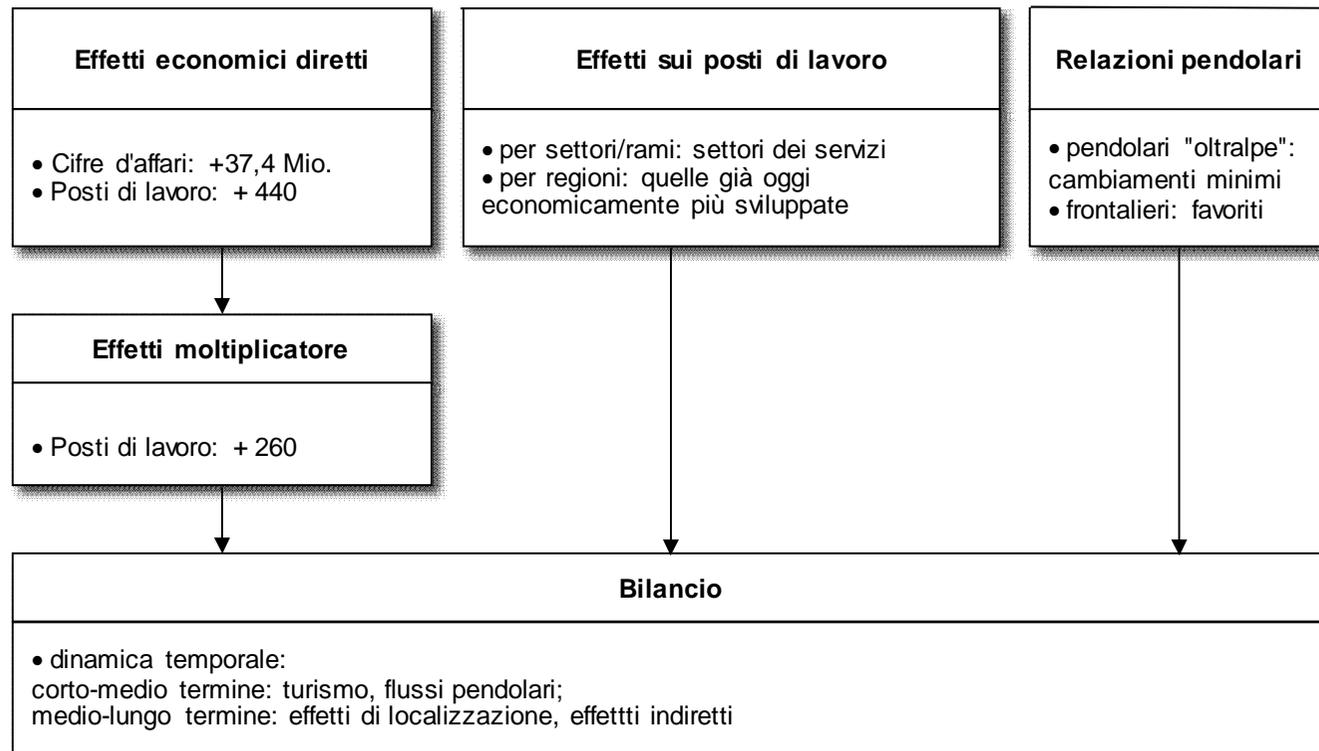
b. Microcensimento:

portata molto limitata

- Variazione minima del numero di pendolari, ma importante beneficio economico
- Da tenere in considerazione per la futura pianificazione del territorio (zone residenziali)

4. Conclusione e raccomandazioni

4.1 Risultati: Traffico viaggiatori



4. Conclusione e raccomandazioni

4.1 Risultati: Traffico merci

Opportunità	Rischi
<p>Leggero miglioramento della raggiungibilità ferroviaria del traffico merci. Leggero miglioramento dell'attrattività quale sede economica per imprese ad elevata intensità di traffico merci orientate all'import/export.</p> <p>Aumento dell'importanza logistica del Ticino meridionale se il collo di bottiglia esistente tra Ticino e Milano non dovesse essere risolto e se i porti italiani non dovessero aumentare il loro raggio d'azione a discapito dei porti nordeuropei.</p> <p>Leggero effetto di trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia (soprattutto traffico combinato)</p>	<p>Il tracciato sarà a disposizione soprattutto di treni in transito da/per l'Italia rispetto a treni per il traffico da/per il Ticino</p> <p>Assegnazione delle tracce ferroviarie in via prioritaria al traffico (regionale) persone</p>

Possibili misure fiancheggiatrici:

- realizzazione di un corridoio di 4m
- ampliamento/potenziamento dell'infrastruttura per il trasbordo delle merci (terminali per il traffico combinato, piazzali di carico pubblici)
- ampliamento dell'offerta di traffico combinato interno sull'asse nord-sud.
- implementazione della borsa dei transiti alpini

4. Conclusione e raccomandazioni

4.2 Raccomandazioni: Sviluppo economico

1. Sostegno ad attività economiche innovative e alla creazione di *cluster*
 - > parchi tecnologici
 - > creazione di *cluster* industriali e di servizi

2. Focalizzazione dell'offerta giornaliera / di breve durata per i turisti provenienti da nord
 - > carta turistica
 - > comunità tariffale integrata
 - > pacchetti con offerte mirate, eventi strategici

3. Creazione di nuove infrastrutture turistiche
 - > centro congressi / culturale / fieristico
 - > offerte alberghiere adeguate al turismo di breve durata

4. Conclusione e raccomandazioni

4.2 Raccomandazioni: Sviluppo economico

4. Riqualfica della linea storica del San Gottardo (Airolo – Biasca – Bellinzona)
 - > recupero della linea di montagna per usi storici
 - > museo ferroviario
 - > iscrizione nella lista dei beni UNESCO

5. Aumentare la disponibilità di manodopera qualificata

6. Sostenere progetti di insediamento di attività formative ed economiche connesse con la gestione ferroviaria
 - > ampliamento dell'offerta di formazione nei settori tecnici ed economici
 - > centro di competenza in ambito ferroviario
 - > concetto di sviluppo delle attività delle FFS in Ticino
 - > sviluppo di offerte formative specifiche per il settore ferroviario

4. Conclusione e raccomandazioni

4.3 Raccomandazioni: Trasporti

7. Chiaramento dei progetti per il collegamento del Ticino (Lugano) verso sud all'area metropolitana di Milano
 - > misure di gestione del traffico ottimali sulla tratta Lugano – Milano

8. Potenziamento dell'offerta complementare di mobilità regionale e locale
 - > ottimizzazione / realizzazione di collegamenti diretti
 - > realizzazione dei nodi di interscambio
 - > «*mobility car-sharing*»

9. Valorizzazione delle aree adiacenti le stazioni principali in Ticino
 - > progetti di valorizzazione dell'area delle stazioni di Bellinzona, Locarno-Muralto, Lugano

10. Realizzazione di nuovi centri di interscambio gomma-ferro in Italia
 - > pianificazione a lungo termine dell'offerta di terminali logistici transfrontalieri

4. Conclusione e raccomandazioni

4.3 Raccomandazioni: Trasporti

11. Integrazione del Cantone Ticino nel concetto di offerta di trasporto aereo
 - > prolungamento della corsa dei treni AlpTransit dal Ticino verso Zurigo HB fino a Zurigo-Aeroporto
 - > approfondimento del masterplan / business plan per Lugano-Agno

12. Chiarimento dei criteri di attribuzione delle tracce al traffico merci e al traffico viaggiatori
 - > definizione del piano d'offerta e d'orario da parte di FFS
 - > definizione dell'offerta specifica per il traffico merci
 - > definizione di una politica di incentivi per le aziende che utilizzano il traffico merci

13. Chiarimento della politica tariffaria applicata sull'asse nord-sud
 - > definizione della politica tariffaria con le FFS

4. Conclusione e raccomandazioni

4.4 Raccomandazioni: Pianificazione del territorio

14. Assicurare la disponibilità di superfici adeguate per attività economiche e per la residenza
 - > offerta sufficiente di spazi in vicinanza delle stazioni dei centri
 - > «politica fondiaria attiva»
 - > promozione di superfici adatte per abitazioni di standard elevato

15. Ridefinizione delle priorità di utilizzo della vecchia linea del Monte Ceneri (Rivera – Lamone – Cadempino)
 - > riutilizzo della vecchia linea del Monte Ceneri quale linea per il traffico regionale TILO
 - > realizzazione del nuovo collegamento TILO verso Manno / stazione merci Lugano-Vedeggio

4. Conclusione e raccomandazioni

4.4 Raccomandazioni: Pianificazione del territorio

16. Riorientamento delle forme di utilizzo delle aree attualmente utilizzate per operazioni di logistica (Chiasso / Stabio, Lugano-Vedeggio, Cadenazzo)
 - > definizione della strategia cantonale per le aree intermodali merci: necessità, priorità, futuro dei terminali di Lugano-Vedeggio e di Cadenazzo

17. Valorizzazione delle aree di servizio ferroviario
 - > riqualifica delle aree di servizio ferroviario adiacenti alla stazione di Biasca (e di Castione)

18. Sostegno a progetti immobiliari orientati a fasce di popolazione specifica
 - > resort di residenza per il «well-ageing»
 - > spazi residenziali urbani per i pendolari del trasporto pubblico

Grazie per l'attenzione!