

Politica economica regionale

ALP TRANSIT

EFFETTI ECONOMICI DELLA MESSA IN ESERCIZIO DI ALPTRANSIT IN TICINO: OPPORTUNITÀ E RISCHI

Autore Ruth Nydegger
URL www.ti.ch/alptransit
Data 15.3.2013

I.1. Lo studio ed il gruppo di lavoro

In ambito trasportistico sono stati effettuati diversi studi ed è stata elaborata una strategia di accompagnamento ad AlpTransit che punta sulla realizzazione di un sistema ferroviario regionale attrattivo e il rinnovo rispettivamente la creazione di nuove stazioni.

Per contro gli aspetti economici erano ancora poco indagati e pertanto si rendeva necessario effettuare un approfondimento dei potenziali economici e turistici che possono beneficiare della migliorata accessibilità del Cantone.

Lo studio "Effetti economici della messa in esercizio di Alp Transit in Ticino: opportunità e rischi" è iniziato nel mese di settembre 2011 in seguito alle proposte del gruppo di lavoro multidisciplinare¹ istituito con ris. gov. n. 6522 del 21 dicembre 2010 che lo ha accompagnato e poi avallato nella seduta conclusiva dell'11 settembre 2012.

¹ Membri del gruppo di lavoro:

- Stefano Rizzi, direttore della Divisione dell'economia, coordinatore;
- Ruth Nydegger, consulente economica alla Divisione dell'economia;
- Riccardo De Gottardi, direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità;
- Paolo Colombo, direttore della Divisione della formazione professionale;
- Gianluigi Piazzini, presidente della Camera ticinese dell'economia fondiaria (CATEF);
- Rico Maggi, decano della facoltà di economia dell'USI e direttore dell'Istituto di Ricerche Economiche (IRE);
- Adriano Cavadini, presidente Associazione alta velocità Lugano-Milano;
- Pierino Borella, pianificatore;
- Tiziano Gagliardi, direttore Ticino Turismo (al quale è subentrato il nuovo direttore dell'ETT Elia Frapolli);
- Maurizio Ponti, presidente Associazione Ticinese Imprese di Spedizione e di Logistica (ATIS);
- Jean François Dominé, sindaco di Biasca;
- Angelo Geninazzi, segretario AITI e rappresentante Economiesuisse;
- Saverio Lurati, presidente dell'Unione Sindacale Svizzera, sezione Ticino e Moesa;
- Vittorino Anastasia, direttore Società svizzera impresari costruttori – sezione Ticino;
- Matteo Oleggini, manager regionale Agenzia regionale per lo sviluppo del Luganese, responsabile per il tema "Opportunità derivanti da Alptransit" in rappresentanza degli Enti regionali di sviluppo

Obiettivi principali dello studio erano:

- raccogliere e sintetizzare gli studi e i documenti esistenti;
- fare il punto della situazione su quanto è stato realizzato, è in fase di realizzazione o è pianificato nel prossimo futuro, in funzione dell'apertura di Alp Transit;
- valutare le possibili conseguenze (opportunità e rischi) nelle diverse regioni del Ticino a corto, medio e lungo termine per l'economia, in particolare per il turismo, la logistica, i centri di formazione e ricerca, il settore finanziario e quello immobiliare (p.es. pendolarismo da e verso il Nord delle Alpi, fabbisogno di nuovi spazi, sfruttamento di eventuali aree liberate, ecc.);
- proporre indirizzi e misure sul piano strategico per promuovere l'economia, valorizzando quindi i potenziali e mitigando i rischi;
- esaminare le conseguenze sulla linea di montagna e le possibili misure per sostenerne l'utilizzazione.

Il mandato dato agli autori dello studio prevedeva quindi in particolare i compiti seguenti:

- evidenziare le opportunità offerte dal potenziale socio-economico esistente per lo sviluppo regionale (sfruttamento ottimale delle condizioni favorevoli che si instaureranno grazie ad Alp Transit);
- identificare i potenziali rischi;
- individuare i punti strategici sul territorio per attività economiche sensibili alla migliorata accessibilità;
- prospettare una strategia cantonale per essere parte attiva nella gestione dei possibili effetti di Alp Transit.

Il gruppo di lavoro ha inoltre incaricato un gruppo ristretto di esperti al suo interno di approntare un documento di accompagnamento.

Con questo rapporto complementare, insieme a quello più analitico sugli effetti economici della messa in esercizio di Alp Transit in Ticino, gli autori intendono fornire idee, spunti e indicazioni affinché tutti gli attori coinvolti dalla futura infrastruttura ferroviaria (Cantone, Comuni, enti turistici, Ferrovie e privati) decidano in modo coordinato e congiunto di proseguire e/o avviare determinati progetti, per poter essere pronti a fine 2016, ma soprattutto per gli anni dopo il 2020, quando sarà aperta anche la galleria di base del Monte Ceneri.

Il documento di accompagnamento non è da interpretarsi come alternativa allo studio redatto dal Consorzio Metron SA-RappTrans SA - Consavis SA e nemmeno in diretto legame con quest'ultimo. Gli esperti non ambivano dunque ad una particolare coerenza tra le proposte che scaturiscono dai due rapporti.

Partendo dagli studi di base già effettuati e dall'esperienza con altri grandi progetti di infrastrutture ferroviarie (galleria del Lötschberg e tunnel sotto la Manica) che hanno avuto effetti dissimili, gli autori dello studio "Effetti economici della messa in esercizio di Alp Transit in Ticino: opportunità e rischi" rilevano innanzitutto che l'allacciamento ferroviario è solo uno dei tanti fattori che concorrono a determinare la competitività di una determinata regione, sia per quanto riguarda l'attrattiva per la residenza sia per le attività economiche.

Durante lo svolgimento dell'analisi sono state svolte una serie di interviste per raccogliere e documentare le aspettative secondo alcuni "opinion leaders" ticinesi che hanno trovato conferma nelle analisi quantitative svolte in parallelo, in particolare per quanto attiene alla valutazione degli effetti diretti e indiretti connessi con il traffico viaggiatori.

Gli effetti di Alp Transit sull'economia del Cantone Ticino sono in ogni caso significativi e globalmente chiaramente positivi. Essi vengono valutati come segue:

- gli effetti economici sono calcolati in ca. 40 milioni di aumento della cifra d'affari cantonale a fronte di un PIL di 13 miliardi di franchi (2005²) e in circa 700 (max 1'400) nuovi posti di lavoro, compreso l'effetto moltiplicatore (pari cioè allo 0.5%, rispettivamente 1% sul totale dei posti di lavoro esistenti nel Cantone³). Beneficiari principali saranno il settore dei servizi - compreso il turismo che potrà così fornire impulsi significativi all'economia locale ticinese - e le regioni già oggi economicamente sviluppate;
- ancora più evidenti e consistenti sono i miglioramenti dell'accessibilità da e verso nord dei centri ticinesi. I tempi di percorrenza si ridurranno di 60-90 minuti: sarà così possibile andare e tornare da Zurigo in mezza giornata. Questi miglioramenti porteranno vantaggi diretti (in termini qualitativi) per i viaggi turistici e di lavoro, mentre i cambiamenti saranno minimi per il traffico pendolare tra il Ticino e il resto della Svizzera. Le ripercussioni di Alp Transit nel settore merci sul Cantone Ticino sono invece da considerarsi come limitate, se confrontate con quelle attese sul fronte del traffico passeggeri;
- gli effetti sulle regioni ticinesi saranno complessivamente positivi ma diversificati. Ci saranno regioni chiaramente vincenti: la posizione di Lugano si rafforzerà ulteriormente, mentre Bellinzona ottiene la possibilità di diventare il beneficiario principale delle nuove opportunità. La situazione di Locarno migliorerà, soprattutto nel settore turistico, in misura minore anche quella del Mendrisiotto. Chiaramente vincenti anche le regioni vicine ai centri che offrono premesse favorevoli per insediamenti artigianali ed industriali - Gambarogno e Malcantone - nonché la Riviera, Capriasca-Valcolla e Verzasca che riceveranno un impulso di una certa importanza. Leventina, Blenio, Centovalli, Onsernone e Valle Maggia non dovrebbero ricevere particolari stimoli da AlpTransit ma non ci saranno perdenti.

Alp Transit rappresenta per il Ticino un potenziale di crescita e sviluppo considerevole. Le ricadute positive (soprattutto quelle indirette e sul medio-lungo termine) non saranno però automatiche.

Per valorizzare e ottimizzare l'impatto economico della messa in esercizio di Alp Transit è perciò necessario un impegno comune di autorità e iniziativa privata per mettere in atto e coordinare una serie di progetti specifici, individuati sulla base dei risultati delle analisi quantitative e degli spunti raccolti nelle interviste effettuate con i rappresentanti dei diversi settori economici.

² Fonte: Annuario statistico ticinese 2012 pag. 104

³ A fine 2008 i posti di lavoro equivalenti a tempo pieno erano 159'003 - Fonte: Annuario statistico ticinese 2012

1.2. 18 proposte concrete

Il rapporto formula quindi 18 proposte concrete, suddivise in tre aree differenti.

Sviluppo economico

1. **Sostenere attività economiche innovative e la creazione di cluster**, con la creazione di nuovi parchi tecnologici, l'offerta di superfici per attività aziendali e di servizi specifici. Adeguate misure pianificatorie e il sostegno informale delle autorità cantonali e locali dovranno inoltre favorire la creazione di cluster (industriali e di servizi). Quali ubicazioni ideali sono indicate le aree delle stazioni dei centri principali (Lugano, Bellinzona, Locarno e Mendrisio) e con ottimi collegamenti per il trasporto pubblico.
2. **Focalizzare le offerte del turismo di giornata e per i soggiorni di breve durata** (con un pernottamento) per i turisti provenienti da nord, ad esempio con pacchetti con offerte mirate giornaliere o per il fine-settimana, il supporto a grandi eventi (Festival del film, Estival Jazz, Moon&Star, ecc.), attrazioni e offerte particolari (Centro balneare Locarno, Splash e Spa Tamaro, Parco del Piano di Magadino, Centro sportivo di Tenero) ma anche con una "Carta turistica" e una comunità tariffale integrata per il trasporto pubblico.
3. **Creare nuove infrastrutture turistiche** quali un Centro congressi, un Centro culturale, il Polo fieristico, offerte alberghiere adeguate al turismo di breve durata.
4. **Riqualificare la linea storica del San Gottardo** (Airolo-Biasca-Bellinzona) con il suo recupero per usi storici, lo sviluppo di un progetto di museo ferroviario diffuso nel territorio e una possibile candidatura per l'iscrizione nella lista dei beni UNESCO.
5. **Aumentare la disponibilità di manodopera (indigena) qualificata** mirata a soddisfare le esigenze di realtà economiche che potrebbero spostare verso sud le attività di controllo e supporto per i mercati del sud Europa.
6. **Sostenere progetti di insediamento di attività formative ed economiche connesse con la gestione ferroviaria**, in particolare ampliamento dell'offerta di formazione nei settori tecnici ed economici, sviluppo di offerte formative specifiche per il settore ferroviario e centro di competenza in ambito ferroviario.

Settore dei trasporti

7. **Chiarire i progetti per il collegamento verso l'area metropolitana di Milano**: si tratta di ottimizzare la gestione del traffico sulla tratta Lugano-Milano (prima dei necessari interventi infrastrutturali) e di coordinare gli studi con i competenti Uffici federali.
8. **Potenziare l'offerta di mobilità regionale e locale** (per estendere sul territorio ticinese i guadagni di accessibilità sulle lunghe distanze) con l'obiettivo di potenziare l'offerta di trasporto pubblico in un raggio di ca. 3 km dalle fermate di Bellinzona e Lugano (fermate Alp Transit e Interregio), ma anche di Mendrisio/Chiasso e Locarno nonché i trasporti pubblici dalle fermate Alp Transit e Interregio verso le principali mete turistiche.
9. Valorizzare le aree adiacenti le stazioni principali in Ticino (in particolare Bellinzona, Locarno e Lugano).
10. **Realizzare, in Italia, nuovi centri di interscambio gomma-ferro**, in collaborazione con la Confederazione e le imprese di trasporto e logistica interessate.

11. **Integrare il Ticino nel concetto di offerta di trasporto aereo** con un prolungamento fino a Zurigo Aeroporto dei treni Alp Transit, una ridefinizione strategica del ruolo dell'aeroporto di Lugano-Agno e la sua valorizzazione quale nuovo polo di sviluppo per il settore terziario (centri direzionali e di ricerca).
12. Chiarire i criteri di priorità del traffico merci e passeggeri sulla linea Alp Transit, definendo un'offerta specifica per il traffico merci.
13. Chiarire la politica tariffaria sull'asse nord-sud con le FFS.
14. **Ridefinire l'utilizzo della linea del Monte Ceneri** (prioritariamente Rivera-Bironico-Lamone-Cadempino), che deve essere utilizzata quale linea per il traffico regionale TILO e potenziata con un collegamento verso Manno (e il futuro tram del Luganese) e con nuove fermate intermedie da inserire nel contesto di riqualifica e densificazione urbana di alcune aree (cfr. Masterplan Vedeggio Valley).

Gestione e pianificazione del territorio

15. **Assicurare superfici adeguate per attività economiche e per la residenza** entro un raggio ottimale di 500 m dalle fermate Alp Transit per le attività economiche e fino a un massimo di 3 km con ottimi collegamenti del trasporto pubblico per la residenza. Per assicurare una distribuzione adeguata dei benefici potenziali di Alp Transit, occorre uno sforzo di ottimizzazione dei collegamenti con le reti di trasporto regionali e locali esistenti o pianificate.
16. **Riorientare l'utilizzo delle aree attualmente occupate per operazioni logistiche** (a Chiasso/Stabio, Lugano-Vedeggio, Cadenazzo) secondo una strategia cantonale per le aree intermodali merci.
17. Valorizzare le aree di servizio ferroviario di Biasca (e Arbedo-Castione) con un'adeguata strategia di riqualifica delle aree interessate.
18. **Sostenere progetti immobiliari orientati** ai pendolari del trasporto pubblico o a resort residenziali per il «well-aging».

I.3. 6 ambiti d'intervento

Il rapporto complementare evidenzia innanzitutto l'"effetto metropolitano" della Galleria del Monte Ceneri, che avvicinerà Bellinzona, Lugano e Locarno attraverso un'efficiente rete di collegamenti ferroviari regionali focalizza 6 ambiti d'intervento:

I. Aumento della competitività del Ticino e delle sue regioni attraverso:

- a. la tutela dell'ambiente e del paesaggio e lo sviluppo delle zone residenziali
- b. la riduzione del traffico stradale (di transito e interno)
- c. il potenziamento della formazione, del polo universitario e della ricerca medica
- d. il coordinamento e la messa in rete delle iniziative culturali
- e. la garanzia di un elevato livello di sicurezza
- f. una migliore fiscalità per gli alti redditi e le aziende

2. Azioni nell'area delle Tre Valli:

- a. ripensare la funzione dell'infocentro AlpTransit di Pollegio
- b. allestire proposte per turisti di giornata con focus sui temi storico-culturali ed escursionistici-sportivi
- c. valorizzare le testimonianze dell'industria del passato e la "Via della pietra"
- d. elaborare proposte per il Museo e il Passo del San Gottardo coordinate con il polo turistico di Andermatt Swiss Alps
- e. favorire un turismo residenziale anche per lo studio e la ricerca
- f. impiegare sulla linea di montagna del San Gottardo materiale rotabile agile e turisticamente attrattivo

3. Azioni nell'area metropolitana (Bellinzona-Locarno-Lugano) e transfrontaliera:

- a. più posteggi nelle stazioni ticinesi e in quelle sulla nuova linea Varese-Malpensa
- b. presenza (azioni di marketing delle destinazioni turistiche ticinesi) all'aeroporto di Milano-Malpensa
- c. messa a disposizione di biglietti ed abbonamenti transfrontalieri
- d. realizzazione di un collegamento diretto tra il LAC – Polo culturale e la Stazione di Lugano
- e. miglioramento dei collegamenti verso l'aeroporto di Lugano-Agno
- f. individuazione di una persona dinamica e capace che possa stimolare queste iniziative e progetti (cfr. anche 4e)

4. Le «nuove» stazioni

- a. affiancare ai progetti FFS un promotore per il lancio di queste aree
- b. cercare aziende ad alto valore aggiunto e gruppi internazionali
- c. adeguare subito la pianificazione cantonale e i piani regolatori
- d. favorire nuove proposte di mobilità combinata nelle stazioni
- e. individuazione di una persona dinamica e capace che possa stimolare queste iniziative e progetti (cfr. anche 3e)

5. Turismo

- a. sviluppare un concetto di case secondarie per futuri residenti attivi fuori Cantone
- b. sviluppare l'offerta di pacchetti di 1-2 giorni da proporre a tour operator che operano con turisti extra-europei
- c. sviluppare un concetto di residenza secondarie per futuri residenti, attivi fuori Cantone

6. Merci

- a. corridoio di 4 m per il traffico merci combinato e i treni a 2 piani
- b. proposte innovative per trasporti di piccole quantità di aziende locali
- c. opporsi a strutture di trasbordo merci strada-ferrovia in Ticino
- d. scoraggiare aziende non innovative e con grandi esigenze di spazio

I.4. I prossimi passi

Questi studi sugli effetti e gli scenari legati all'apertura della nuova galleria ferroviaria di base del San Gottardo non devono essere fine a se stessi, ma devono essere un **punto di partenza per sfruttare al meglio le opportunità offerte da Alp Transit, coinvolgendo fin da subito tutte le cerchie interessate in un'ottica proattiva e costruttiva.**

A tale scopo il gruppo di lavoro ha suggerito l'organizzazione di workshop che dovranno essere un momento di avvio di progetti con la presenza di operatori potenzialmente interessati.

Accogliendo i suggerimenti del gruppo di lavoro si intende procedere con un workshop, previsto entro la prima metà dell'anno 2013, che rappresenta nel contempo un momento conclusivo dei lavori in relazione al mandato "Effetti economici della messa in esercizio di Alp Transit in Ticino". Esso avrà lo scopo di consolidare i risultati con i rappresentanti delle cerchie maggiormente interessate (stakeholder) e raccogliere indicazioni e stimoli necessari per definire le priorità d'intervento concrete.

Le decisioni di merito verranno successivamente prese dalle autorità preposte e, nella misura necessaria, da altri attori esterni coinvolti.

Si dovrà in particolare valutare se ci saranno i presupposti per passare ad una fase d'implementazione di progetti specifici utili al perseguimento degli obiettivi di sviluppo identificati.

Quanto è stato fatto con questi studi si collega e dovrà essere coordinato - per sfruttarne le naturali sinergie - con altre attività di sviluppo economico in cui il Cantone è attivo, con particolare riguardo:

- al Programma San Gottardo 2020 con il quale i 4 Cantoni della regione San Gottardo, unitamente alla Confederazione, intendono dare un forte impulso di sviluppo e crescita a tutto il perimetro che comprende anche la tratta alpina FFS.
- allo studio riguardante il Centro di competenze in materia di trasporto e mobilità ferroviaria alle Officine FFS di Bellinzona che sarà presentato fra alcuni mesi.
- ai parecchi progetti in ambito turistico che si sviluppano in seno alla politica economica regionale.
- alla politica dei poli di sviluppo economico, tema gestito congiuntamente dall'Ufficio per lo sviluppo economico con la Sezione dello sviluppo territoriale.
- alla convenzione sottoscritta tra il Cantone e l'associazione mantello dell'economia cantonale per la collaborazione in ambito di marketing territoriale e internazionalizzazione.
- alla Fondazione AGIRE un attore fondamentale per garantire il trasferimento di tecnologia e il sostegno alla nascita e allo sviluppo di promettenti progetti imprenditoriali innovativi con grandi potenzialità.

Nell'ambito della politica economica regionale, oltre quanto già previsto per i temi appena elencati, è prevista una disponibilità finanziaria supplementare per complessivi fr. 400'000.- che potrà essere attivata per ulteriori approfondimenti o studi in ambiti puntuali che dovessero essere necessari.

L'implementazione dei progetti dovrà infine essere seguita attraverso un monitoraggio che dovrà essere coordinato con quello previsto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, analogamente a quanto effettuato per la galleria del Lötschberg.