

---

# Spunti critici dal punto di vista economico

## **AlpTransit: aspettative ticinesi alla vigilia dell'apertura della galleria di base**

10 giugno 2014  
Bellinzona

**Angelo Geninazzi**

Responsabile economiesuisse per la Svizzera italiana

---

**economiesuisse**

# Scaletta

---

- Premesse
- Traffico merci
- Traffico viaggiatori e ricadute: Ticino vs Vallese
- Altri elementi

# Premesse

---

- Scopo: presentare elementi critici perchè Alptransit non genererà ricadute «proporzionate» alle attese/spese
- Elementi per una base di discussione
- L'accento è sugli elementi critici e non su quelli positivi

# Premessa

---

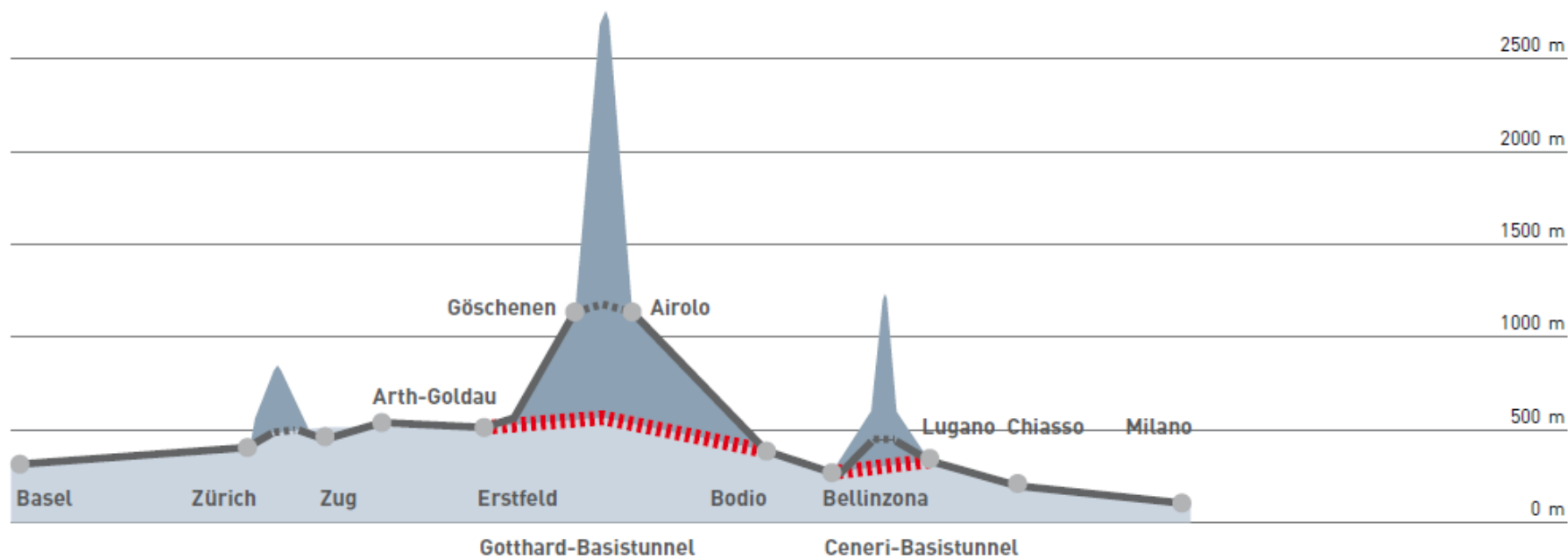
- Alptransit pensata per questioni di politica dei trasporti e non per ragionamenti di sviluppo «regionale»
- Alptransit progetto «monco» poiché privo di accessi adeguati a nord e sud
- «Positivo»: credito di 150 milioni di franchi per il «corridoio» 4 metri
- Due effetti diversi: galleria di base del Gottardo vs galleria di base del Monte Ceneri. Noi ci concentriamo su Gottardo.

---

# Traffico merci

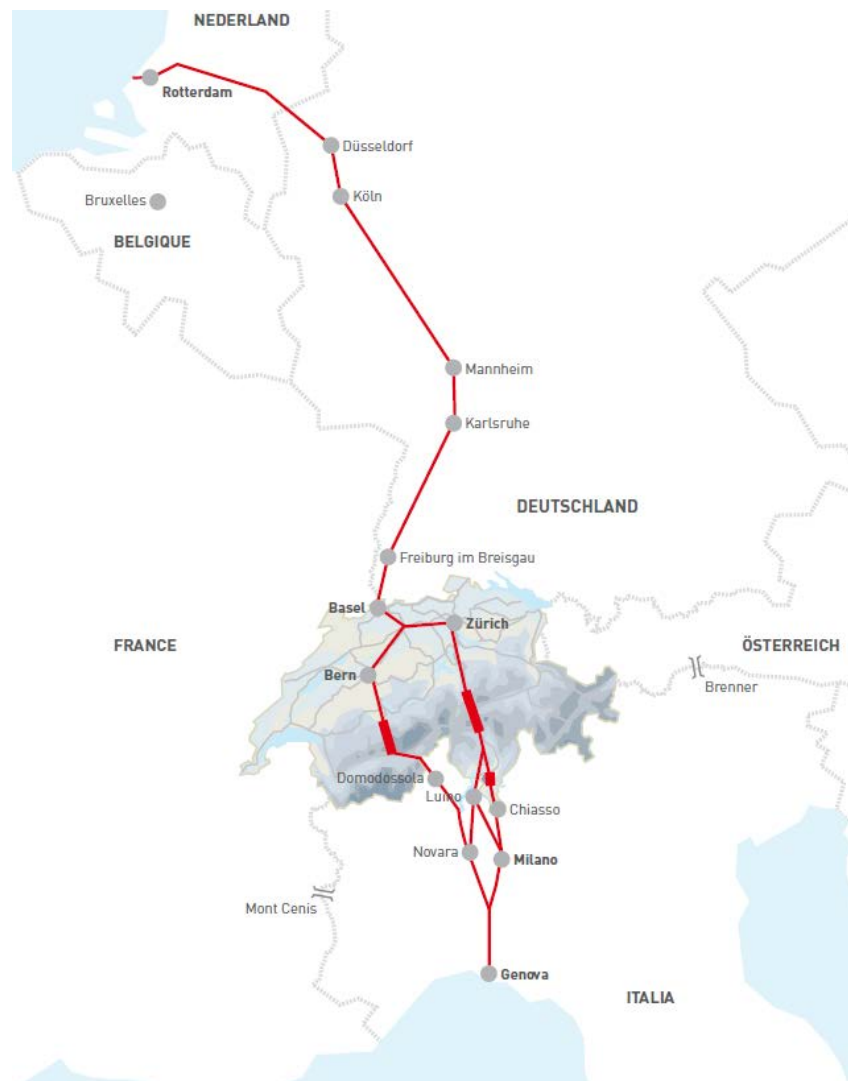
Aumenta l'efficienza, aumenta la quota di mercato?

# Meno salite, più merci



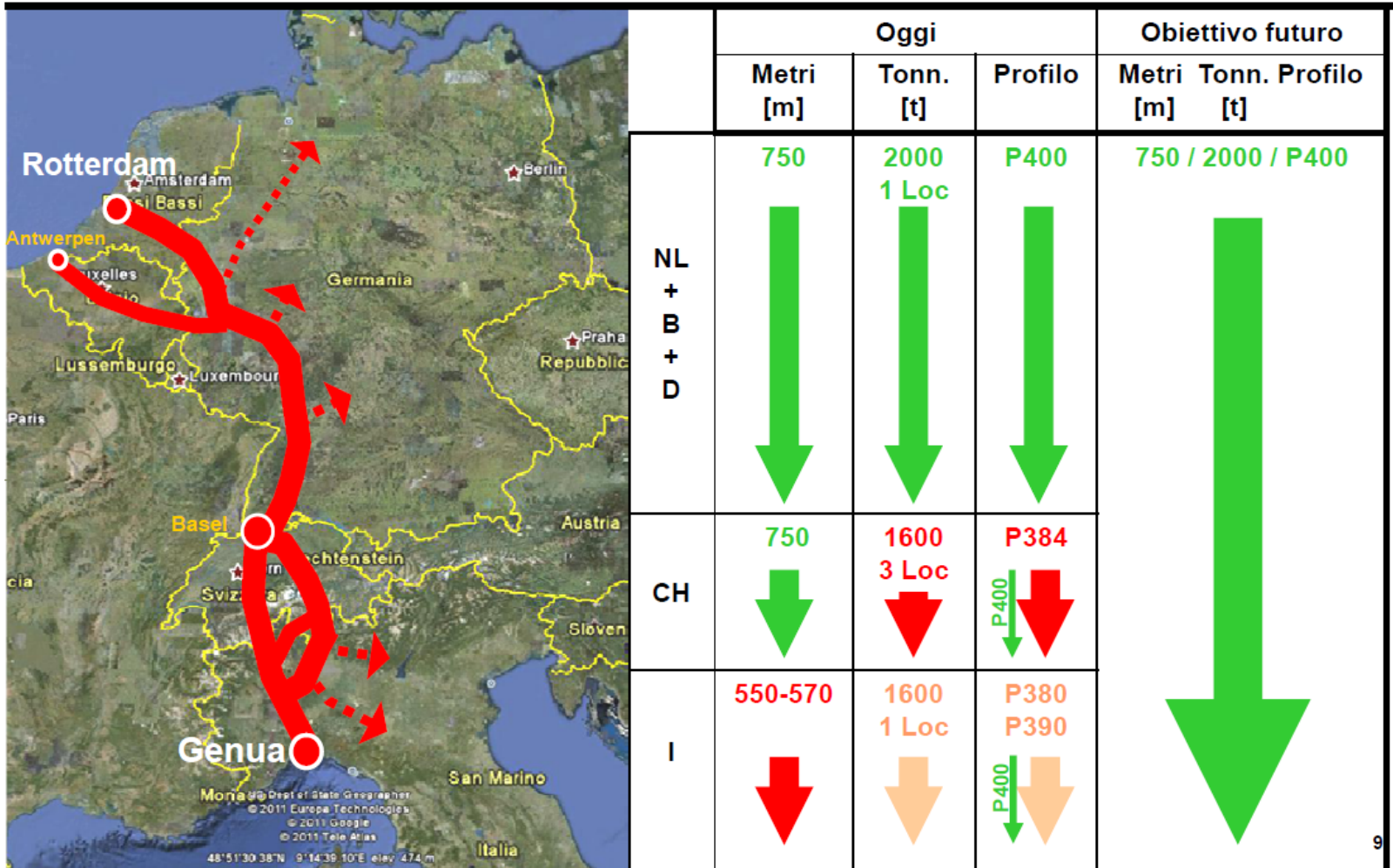
Fonte: DATEC (2010)

# Meno salite, più merci



Fonte: DATEC (2010)

# Aumenta l'efficienza



Fonte: HUPAC (2012), Presentazione di H.-J. Bertschi in occasione dell'incontro «Alptransit, tutte le opportunità».

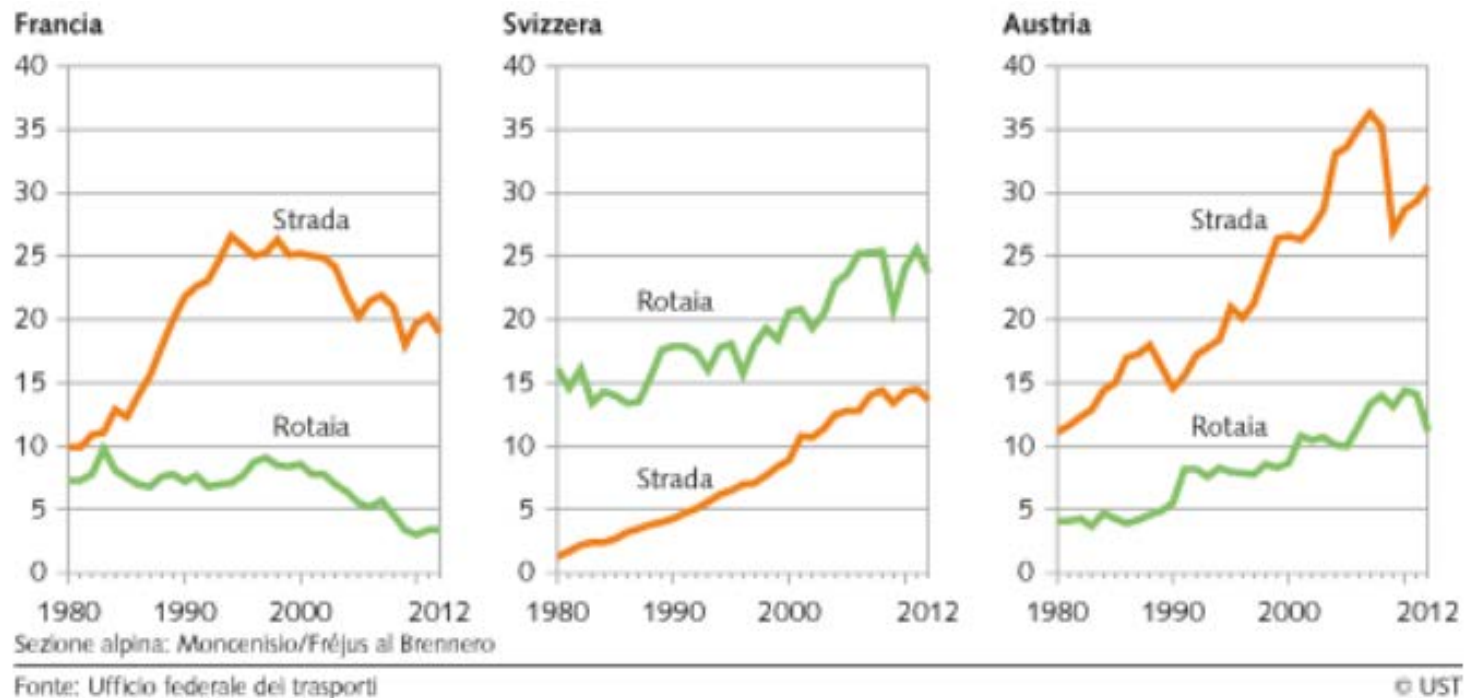


# 30 miliardi per quale potenziale?

---

- Da 13 anni, set di di misure per trasferire il traffico: TTPcP, sistema di dosaggio, oltre che divieti di circolazione, sovvenzionamenti a ferrovia, ecc...
- Idea: tassare strada, sovvenzionare ferrovia
- Risultato: 63% di quota di mercato della ferrovia, 70% nel 2000!
  - Trasferimento avvenuto, ma dalla ferrovia alla strada...
- Perché:
  - Trasporti su rotaia/strada complementari
    - Strada: just in time, distanze brevi, lotti piccoli, ...
    - Ferrovia: trasporti prevedibili, distanze superiori a 4-500 km, lotti grandi
    - Economia sempre più terziarizzata!

# 30 miliardi per quale potenziale?



- Alle merci non importa (molto) il tempo di percorrenza ma molto di pi  gli elementi logistici! (costi e disponibilit  tracce)

# Es. Sovvenzionamento trasporto combinato

---

- Budget odierno: ca 200 milioni per promozione traffico combinato
- Recentemente: aumentato a 350 milioni (!)
- Curioso: attualmente il credito non viene sollecitato completamente.
  - A cosa serve Alptransit?
  - Attenzione: economia si sta terziarizzando!
  - Vantaggi della strada vs vantaggi della ferrovia

---

# Traffico passeggeri

Ticino e Vallese: così uguali così diversi

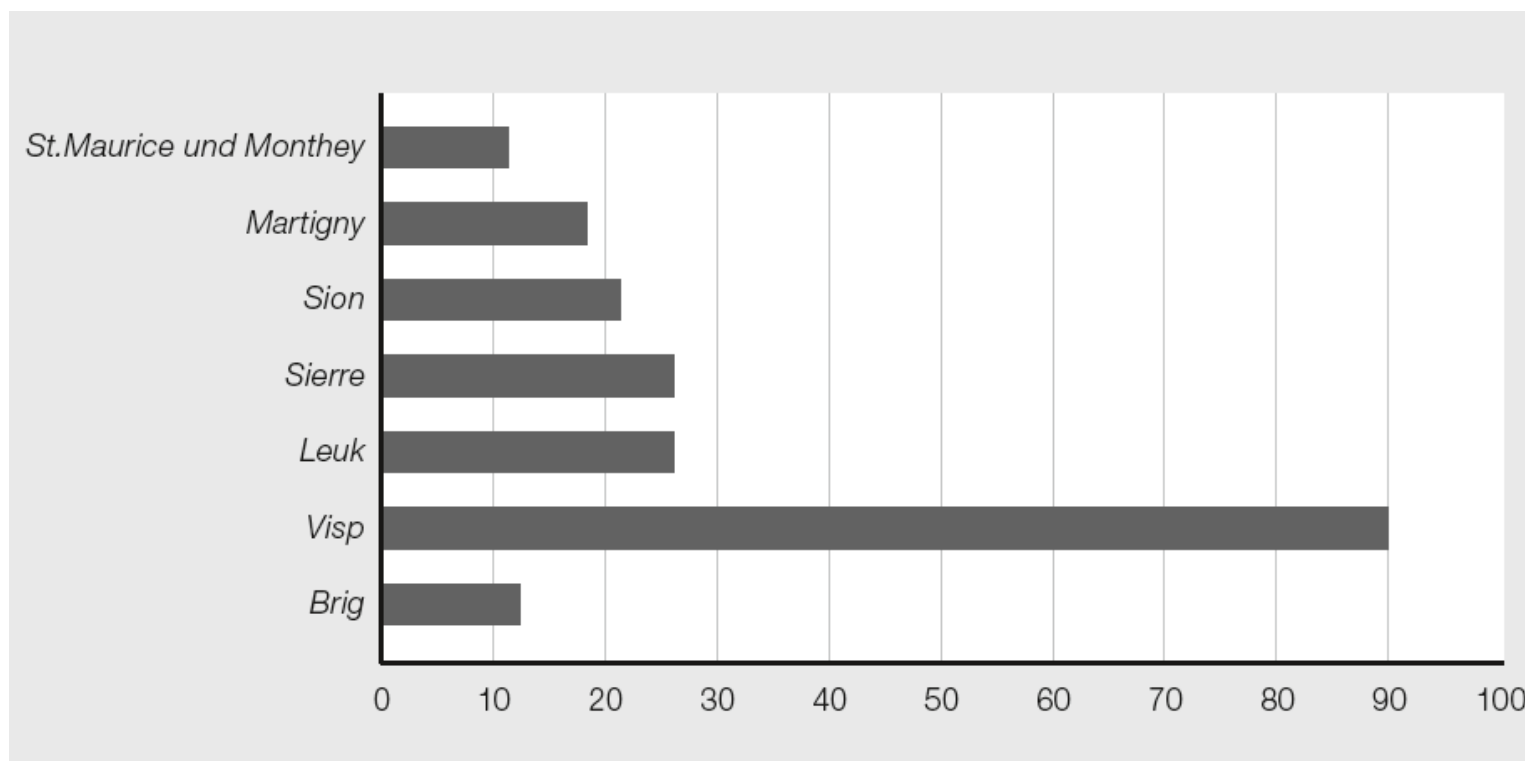
# Il Vallese, una storia di successi

---

- **Prima di Alptransit**
  - **Visp-Berna 1h57**
  - **7000 passaggi tra BE e VS nel 2007**
  
- **Dopo Alptransit (2 anni dopo l'apertura)**
  - **Visp-Berna: 55 minuti (-50%!)**
  - **Martigny - Berna: 1h40**
  - **BS e ZH raggiungibili in 2h**
  - **10'000 passaggi tra BE e VS (in giorni di punta 20'000)**
  - **Incremento alberghi Briga: 14%, Visp: 0% (!), Bellwald 40%**
  - **Incremento delle ferrovie di montagna maggiore**
  - **Sviluppo immobiliare**
    - **Studenti?**

# Il Vallese, una storia di successi (2)

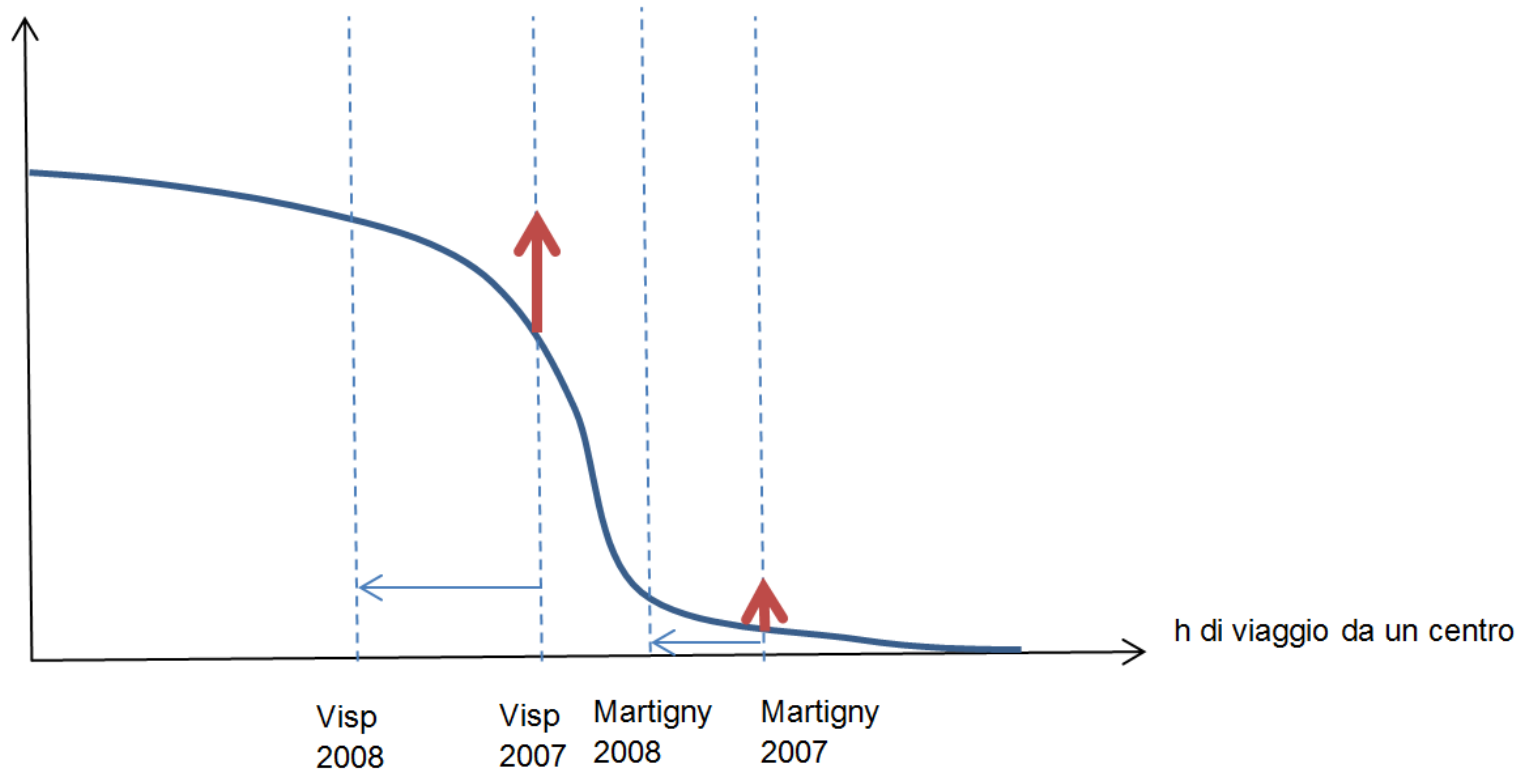
## Incremento del fatturato alle stazioni vallesane



Fonte: SAB (2010)

# Spiegazione?

Attrattività di una regione (nr. di persone che frequentano "la stazione" per spostarsi)



# Anche in Ticino una storia di successi?

---

- **Anche Ticino è una zona turistica**
- **Anche tra ZH/LU e TI si riducono (fortemente) le distanze**
- **Anche il TI più «vicino» ad una grande città (ZH) come Visp a Berna**



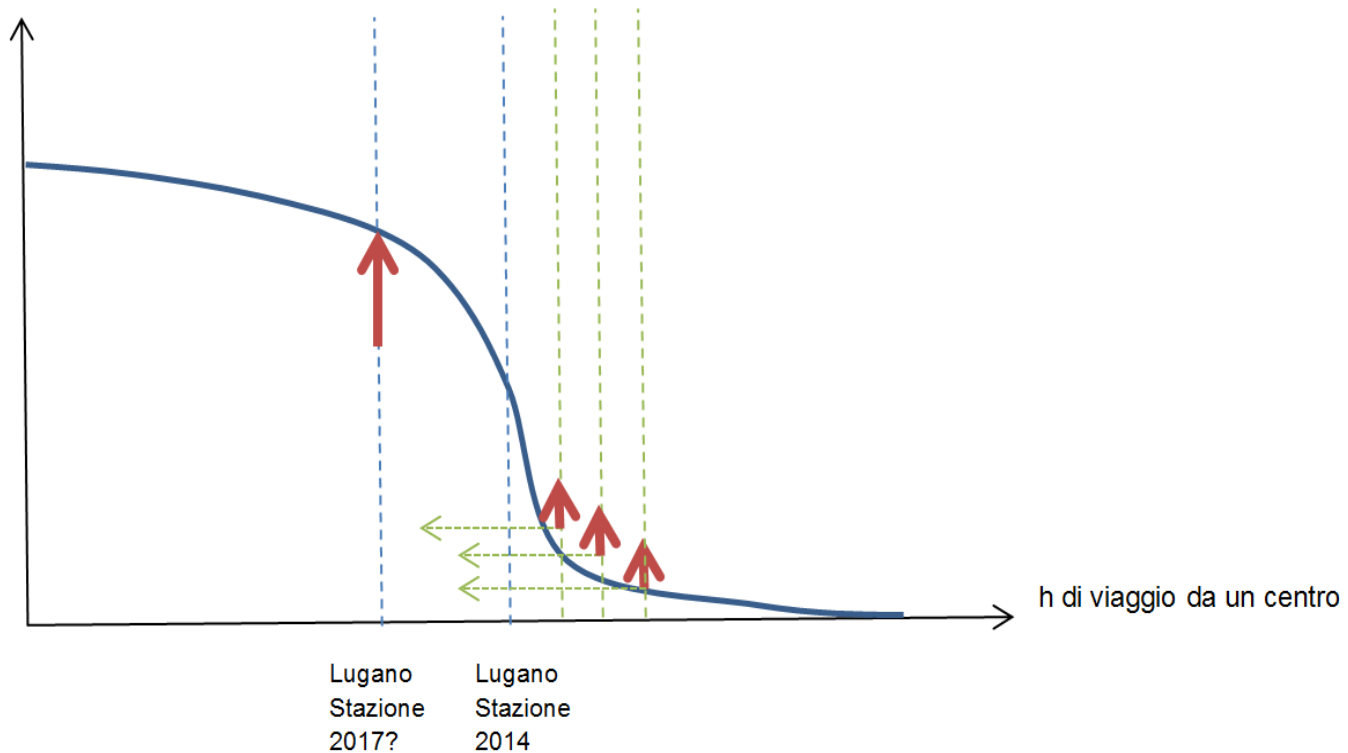
# Il Ticino non è il Vallese

---

- **Vallese regione «turistica», Ticino regione turistica**
- **Ticino raggiungibile in automobile (?), Vallese «no»**
  - **Potenziale già (più) sfruttato oggi**
- **Distanze «pendolari» non raggiunte.**
- **Sistema di trasporto pubblico non capillare**
- **Barriera linguistica e culturale**
  - **Chi va al grotto con il mezzo pubblico?**
- **Gli studenti dovranno comunque recarsi oltr'alpe**

# Chi guadagnerà in Ticino?

Attrattività di una regione (nr. di persone che frequentano "la stazione" per spostarsi)



# Il Ticino è il Ticino! Chi ci guadagnerà

---

- **Le città**
  - **In particolare le stazioni**
    - **Incremento dell'attrattività attorno ai sedimi delle stazioni**
    - **Necessità di pianificare attentamente queste aree per coglierne le vere opportunità**
    - **FFS?**
  
- **Il turismo di giornata, come lo sfrutteremo?**
- **Ticino meta (più) congressuale**
- **Riusciremo a «trasportare» i benefici al di fuori delle città?**
  - **Mobilità integrata? Sistema di trasporto pubblico?**

# Altre considerazioni

---

- **Maggiori benefici se integrati in linea ad alta velocità**
  - **Tuttavia siamo solo collegati. Le reti europee ci «evitano»**
- **Tradeoff: linee regionali vs linee interregionali**
- **Tradeoff: linee per traffico merci vs traffico persone**
- **Visp: crescita nel settore alberghiero +0%. E noi?**
- **Frontalieri IT fino a Zurigo?**

# Conclusioni

---

- **Riduzione di tempo meno importanti che in Vallese (in %).**
- **Tempi di percorrenza sopra la soglia critica per i pendolari**
- **Benefici (turistici) in particolare (per non dire esclusivamente) nelle città**
- **Benefici più accentuati attorno alle aree delle stazioni (se siamo in grado di sfruttarle)**
  - **Condizioni quadro?**
- **Ticino deve fare di più che il Vallese per cogliere le opportunità**

# Conclusione

---

**Vi ringraziamo  
per l'attenzione.**

