

Conferenza stampa congiunta DT-DFE

Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit in Ticino: opportunità e rischi (rapporto finale Metron-RappTrans-Consavis)

Bellinzona, 22 ottobre 2012

Intervento di Marco Borradori, Presidente del Consiglio di Stato

Come vi ha bene illustrato la collega Laura Sadis, il Consiglio di Stato (in conformità a un atto parlamentare del 2010) ha attribuito un mandato al consorzio Metron-RappTrans-Consavis con l'indicazione di valutare i pro e i contro che si prospettano con l'entrata in esercizio di AlpTransit quindi, sostanzialmente, le ripercussioni sull'economia, il territorio e il settore della mobilità.

Il rapporto non si limita però a un'analisi degli scenari, bensì elabora una serie di raccomandazioni strategiche e operative che per il Governo saranno di grande importanza, poiché ci forniscono la calce e i mattoni per costruire il Ticino del dopo Alptransit o, meglio, per attrezzarlo ad affrontare la nuova tappa della Modernità rappresentata dall'alta velocità, grazie a scelte settoriali mirate.

L'obiettivo centrale dello studio è, certamente, relativo all'aspetto economico: la messa in esercizio delle due gallerie di base, quella del S. Gottardo nel 2016 e quella del Monte Ceneri nel 2019 avrà, infatti, ricadute sia sull'economia in generale, sia su alcuni settori in puntuali (turismo, logistica e i centri di formazione e ricerca).

I cambiamenti nel sistema di trasporto e le sue conseguenze sull'accessibilità da un lato e la raggiungibilità dall'altro, costituiscono la tela di fondo per l'analisi degli effetti economici.

Per quanto riguarda gli ambiti di competenza del Dipartimento del territorio – mobilità e sviluppo territoriale - gli aspetti considerati nello studio erano in buona parte già conosciuti. Quest’approfondimento ha, in ogni caso:

- definito un utile quadro globale di riferimento,
- verificato alcuni elementi puntuali
- e, soprattutto, evidenziato i legami che intercorrono tra le diverse politiche settoriali (mobilità, sviluppo territoriale ed economico).

La consapevolezza che occorre prepararsi alle conseguenze sulla mobilità determinate dall’entrata in esercizio di AlpTransit è una riflessione centrale, che occupa il mio Dipartimento fin dall’inizio della pianificazione e della scelta dei nuovi tracciati ferroviari, negli anni 1988/89. Negli anni abbiamo quindi seguito passo passo la procedura di approvazione dei piani, così come la progressiva messa in cantiere delle opere e l’allestimento dei piani di esercizio.

Il progetto AlpTransit è tuttora accompagnato puntualmente nel suo evolversi e nel suo avviarsi alla conclusione. In parallelo, il nostro Cantone ha pianificato e sviluppato progressivamente - su iniziativa cantonale e in collaborazione con le FFS e con l’Ufficio federale dei trasporti - il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia, conosciuto come TILO.

Gli obiettivi cantonali per il **traffico viaggiatori** sono quattro:

- disporre di un collegamento rapido di lunga percorrenza cadenzato ogni 30’ verso Zurigo, rispettivamente Lucerna/Basilea;
- offrire un servizio regionale con cadenza 15’ sull’intera rete regionale TILO;
- garantire collegamenti regionali diretti tra Locarno e il Sottoceneri attraverso la galleria di base del Monte Ceneri, che avrà un effetto “metropolitano”;

- garantire l'offerta di un treno interregionale ogni ora sull'esistente linea di montagna del San Gottardo;

Per quanto riguarda il **traffico delle merci**, l'interesse cantonale maggiore risiede nel trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, così da evitare pregiudizi alla funzionalità e alla sicurezza dell'autostrada, già oggi a rischio. Questo è, anzi, il beneficio principale che il Ticino trarrà da AlpTransit.

AlpTransit consente di realizzare buona parte di questi obiettivi, in particolare integra bene il Ticino nella rete delle città svizzere e allaccia i poli cantonali tra di loro attraverso una rete ferroviaria di carattere metropolitano.

In questo quadro generale, il Cantone si è fatto promotore di alcuni **progetti complementari ad AlpTransit**, in grado di generare benefici sull'intero territorio. Si tratta, in particolare, della bretella per il collegamento diretto Lugano-Locarno attraverso la galleria di base del Monte Ceneri e del nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese/Malpensa.

La pianificazione del nuovo servizio ferroviario regionale è andata di pari passo con l'allestimento dei **Piani regionali dei trasporti** e dei **Programmi di agglomerato**, che mirano a sviluppare un sistema di trasporto coordinato, efficace e sostenibile.

Nel concreto, ciò significa completare una rete attrattiva ed efficiente di servizi pubblici su gomma in tutto il territorio entro la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri: un corollario, dunque, che completa la spina dorsale del trasporto pubblico su ferro rappresentata da AlpTransit, rendendo più capillare la rete del trasporto pubblico.

Ma i cambiamenti nel settore dei trasporti pubblici hanno conseguenze anche sullo sviluppo territoriale.

La modernizzazione del sistema ferroviario nazionale e regionale, oltre a tenere conto del rilancio delle prestazioni, ha infatti toccato anche le stazioni e i comparti territoriali circostanti. Sono così nati dei progetti per la realizzazione di nuove stazioni e per il rinnovamento di quelle esistenti. Diversi interventi sono già stati realizzati, fra cui Lugano 1° tappa, Tenero, Riazzino o Castione-Arbedo.

Altri sono in fase avanzata di progettazione e diventeranno una realtà nei prossimi anni (Lugano 2° tappa, Bellinzona, S. Antonino, Locarno-Muralto, ecc.).

Questi interventi infrastrutturali avanzano in parallelo con **progetti urbanistici lungimiranti**, che vertono sul rilancio dell'attrattiva per insediamenti di qualità nei comparti delle stazioni: ossia nei punti privilegiati di quella geografia dei trasporti che si va ridisegnando con l'arrivo di AlpTransit.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti e del territorio lo studio sugli effetti economici di AlpTransit ha portato soprattutto a **numerose conferme** (raccomandazioni recepite e già in buona parte attuate):

- sulla rilevanza dei miglioramenti dei **tempi di percorrenza** e della **qualità del servizio**;
- sull'importanza di continuare l'azione di modernizzazione, completamento e coordinamento della rete dei trasporti pubblici nell'ambito dei programmi di agglomerato;
- sul ruolo primario dei nodi intermodali nel favorire una mobilità coordinata e sostenibile;

- sull'opportunità di promuovere ulteriormente il ruolo delle stazioni e delle fermate quali aree privilegiate per lo sviluppo insediativo (Bellinzona, Lugano, Locarno-Muralto) o produttivo (Biasca, Castione);
- sulla necessità di salvaguardare il servizio sulla linea di montagna del San Gottardo, sviluppando maggiori sinergie con l'offerta turistica;
- sull'importanza di un sistema tariffale integrato per tutti i trasporti pubblici e la creazione di prodotti mirati per i turisti (es. carta turistica);
- infine, sulla necessità di migliorare i collegamenti con Milano.

Lo studio ha poi evidenziato alcuni **aspetti da approfondire** (raccomandazioni che dovranno essere trattate o riattivate nei prossimi mesi):

- la messa a disposizione di condizioni favorevoli per insediamenti qualificati per il settore industriale avanzato in aree strategiche bene allacciate alla rete dei trasporti;
- la candidatura a patrimonio UNESCO della linea di montagna del San Gottardo (moratoria, la Svizzera è membro dell'organo esecutivo dell'UNESCO fino a 2013 e al momento non può portare avanti i suoi progetti);
- le modalità d'uso della linea esistente del Monte Ceneri in rapporto ai bisogni dell'area del Medio e Alto Vedeggio (discussione in corso con comuni e CRT);
- le possibilità di estendere il servizio "car sharing";
- la verifica delle necessità del traffico merci di carattere regionale in rapporto ai terminali esistenti (Chiasso, Stabio, Lugano-Vedeggio-Cadenazzo);
- la conduzione di treni diretti fino all'aeroporto di Zurigo-Kloten;
- la possibilità di praticare una politica fondiaria attiva da parte degli enti pubblici per promuovere meglio le aree strategiche per gli insediamenti.

Da un profilo più generale, lo studio svolto ci dice, confermando i risultati di altre ricerche precedenti (e non da ultimo la pubblicazione dello scorso agosto dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, "Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnel"), che una nuova infrastruttura di trasporto è una condizione necessaria ma non sufficiente per promuovere lo sviluppo di una regione.

Occorre, soprattutto,

- disporre di un **potenziale di risorse da valorizzare**,
- stimolare l'azione degli attori economici per cogliere le nuove opportunità
- e trovare il giusto equilibrio per salvaguardare un'elevata qualità di vita.

Nel settore dei trasporti e del territorio ci siamo attivati: abbiamo anticipato e portato a termine parecchi interventi e misure; altri sono in costruzione o in fase progettuale (cfr. grado di implementazione delle raccomandazioni contenute nel rapporto).

Auspico che gli attori economici possano e sappiano valorizzare queste nuove e favorevoli condizioni quadro attraverso adeguate iniziative, che anche il cantone si farà premura di promuovere. Ciò avrà, infatti, un'influenza decisiva sulla messa in essere degli effetti di AlpTransit (40 milioni di cifra d'affari supplementare, 700 nuovi posti di lavoro e una migliore attrattiva del nostro cantone per insediamenti produttivi e residenziali).