ERSBV ENTE REGIONALE PER LO SVILUPPO BELLINZONESE E VALLI

AlpTransit:
flop annunciato o reale opportunità di rilancio?

12 dicembre 2012
Infocentro Gottardo Sud, Pollegio

ERSBV ENTE REGIONALE PER LO SVILUPPO BELLINZONESE E VALLI

- Saluto di benvenuto e apertura della conferenza
- Interventi
  - Dr. Peter Marti, Metron SA
  - Avv. Jean-François Dominé, sindaco di Biasca
  - Avv. Mario Branda, sindaco di Bellinzona
  - Thomas Egger, direttore del SAB
- Discussione con i relatori e domande del pubblico

ERSBV ENTE REGIONALE PER LO SVILUPPO BELLINZONESE E VALLI

Saluto di benvenuto e apertura della conferenza

- Avv. Filippo Gianoni

  Presidente ERS-BV

- Ing. Denis Rossi

  Direttore Settore Sud AlpTransit San Gottardo

metron

Rapp | Trans

consavis

Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit in Ticino

Ente regionale per lo sviluppo Bellinzonese e Valli

Dr. Peter Marti, Metron SA
Conferenza a Pollegio, 12 dicembre 2012

Sommario della presentazione

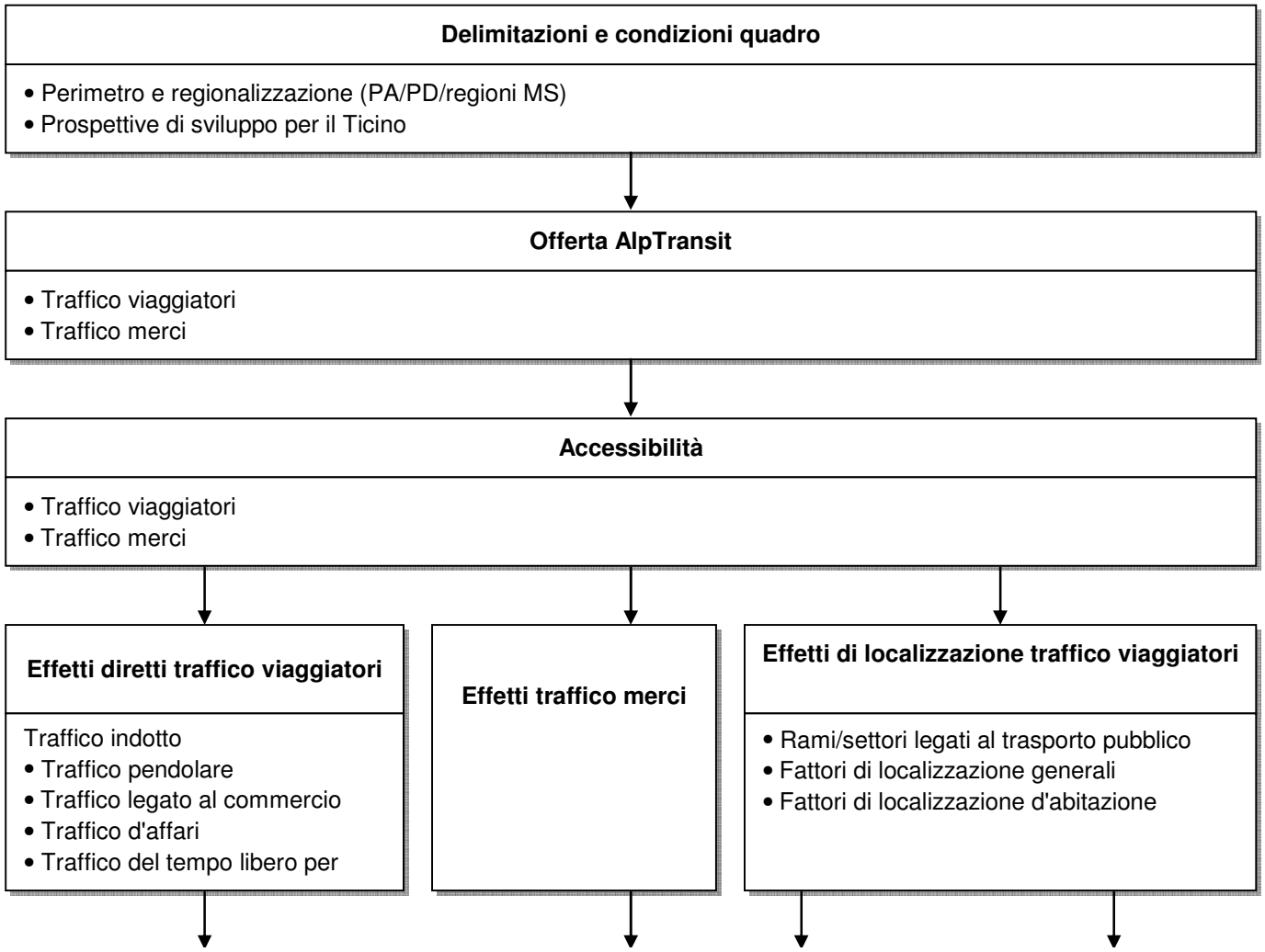
1. Due effetti principali
2. Metodologia
3. Considerazioni di base
4. Raggiungibilità: senza e con AlpTransit
5. Posti di lavoro effetti diretti
6. Effetti di localizzazione
7. Rischi e opportunità

1. Due effeti principali

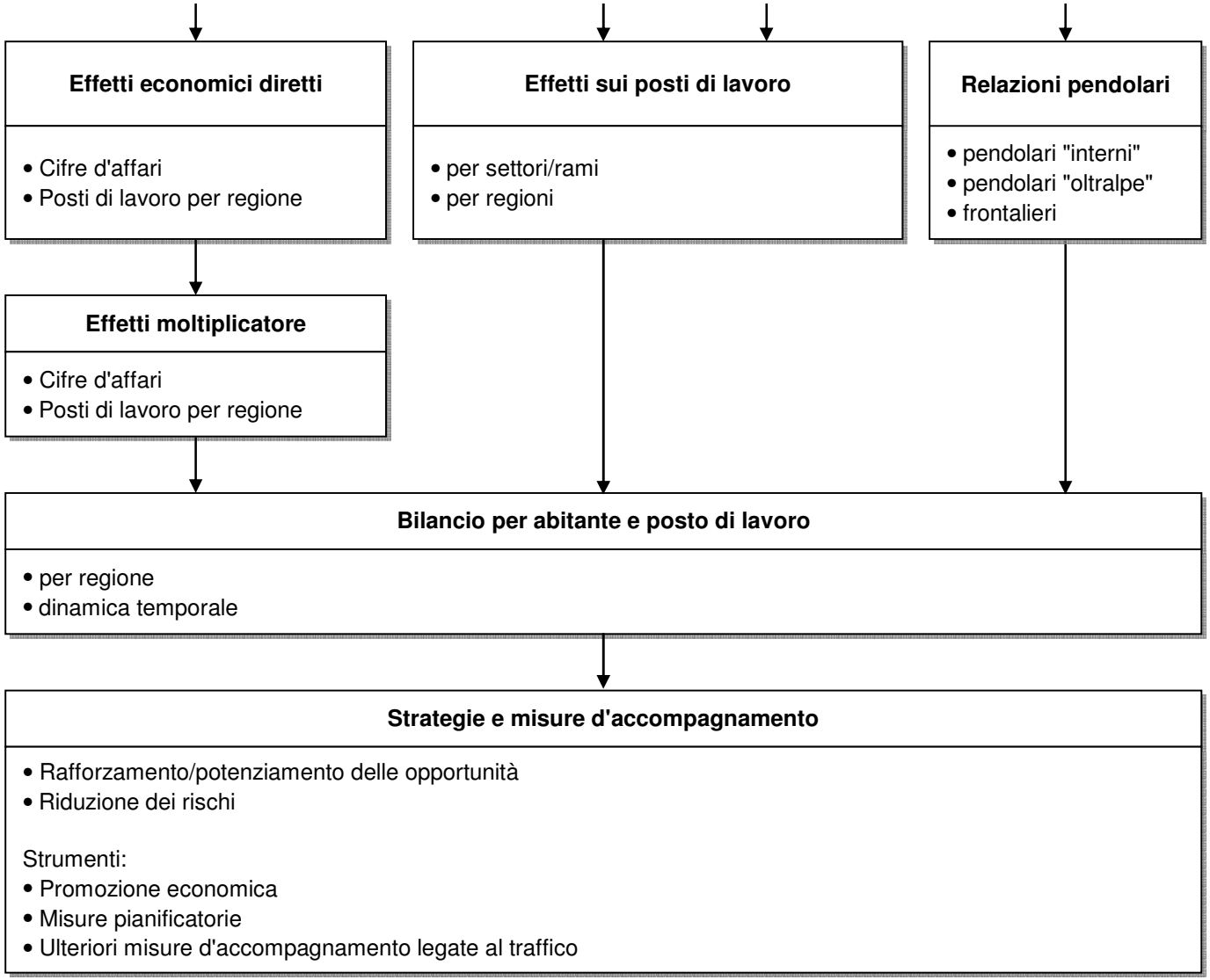
- Effetto interno
  - Relazioni **intraticinesi**
  - **Non considerato**

- Effetto "esterno"
  - Relazioni con Italia e norte delle Alpi
  - **analizzato**

2. Metodologia



2. Metodologia



3. Considerazioni di base

- Effetti diretti → effetti immediati
- Effetti di localizzazione → lenti

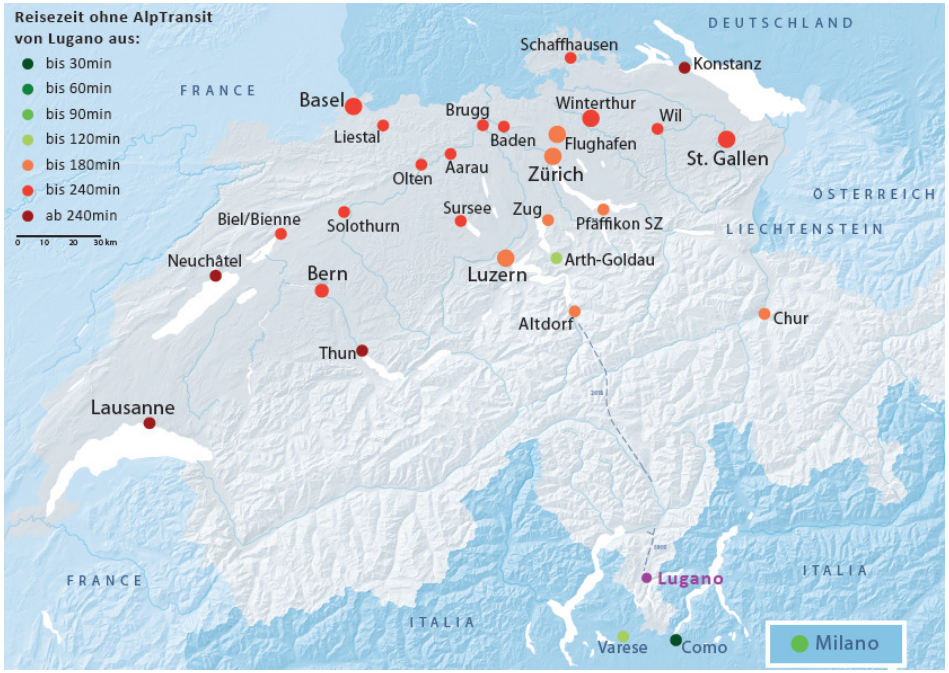
3. Considerazioni di base

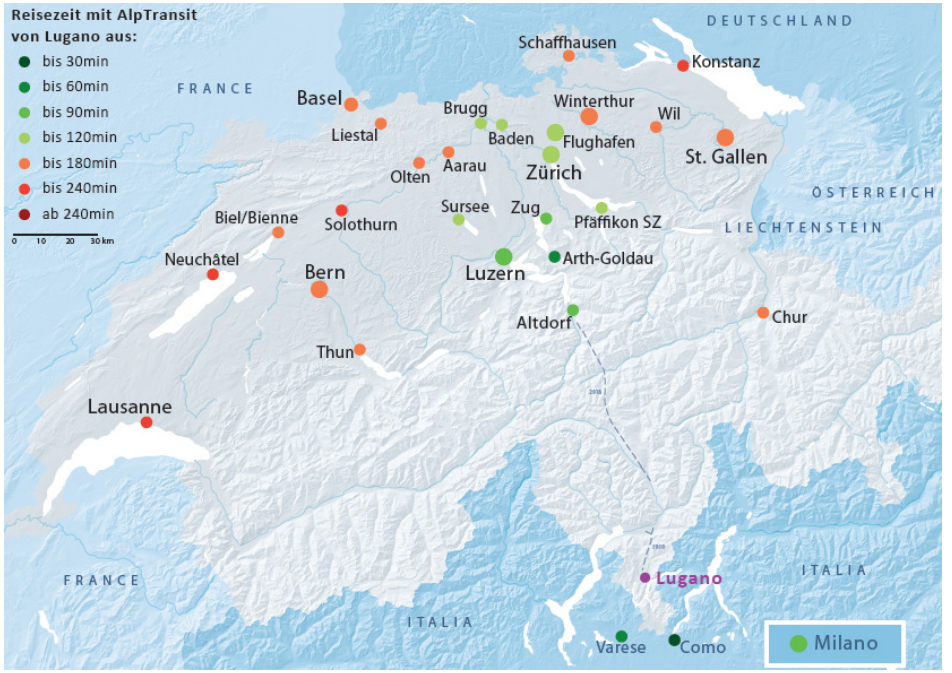
Effetti di localizzazione
AlpTransit "agisce" in modo selettivo

- solo il trasporto pubblico
- solo il traffico **ferroviario**
- solo il traffico a **lunga percorrenza**
  + Bellinzona - Locarno - Lugano
  + Bellinzona/Locarno/Lugano - Italia
  + Bellinzona/Locarno/Lugano - norte delle Alpi

➢ Reazioni solo di attività con affinità per il traffico ferroviario a lunga percorrenza
  + turismo
  + attività di alta tecnología e scientifiche
  + attività finanziarie
  + (commercio)

4. Raggiungibilità: senza e con AlpTransit
4.1 Lugano



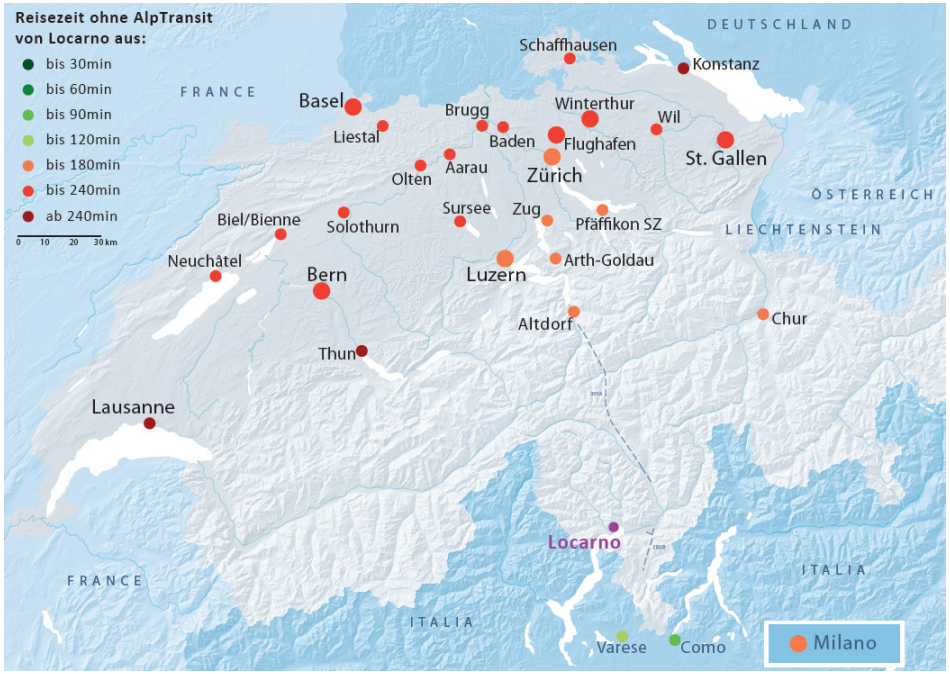


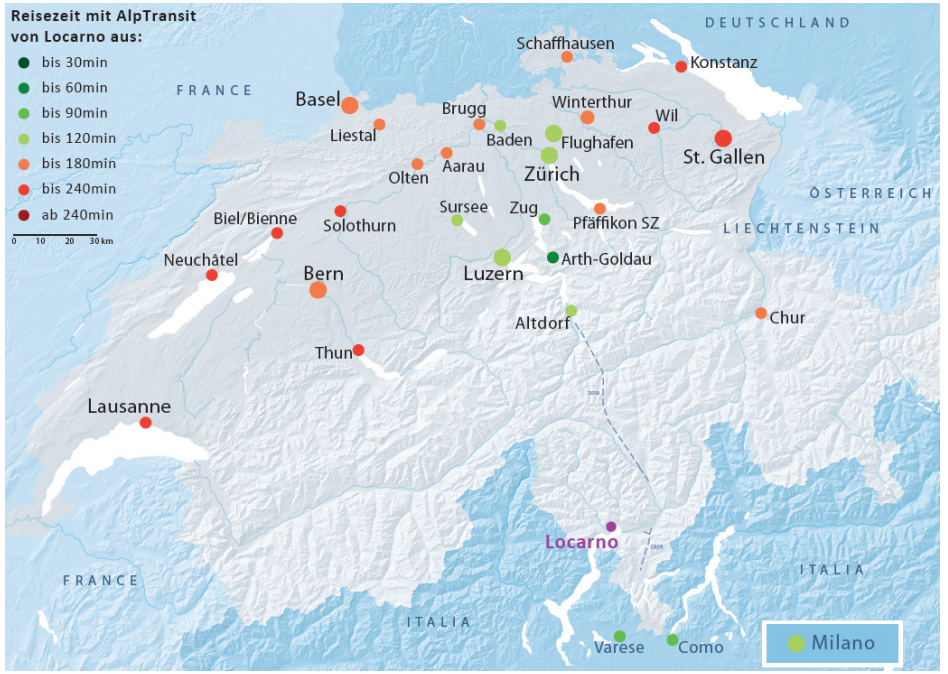
Il raggio di raggiungibilità entro 120 minuti si amplia considerevolmente verso la regione di Zurigo e della Svizzera Centrale.

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.

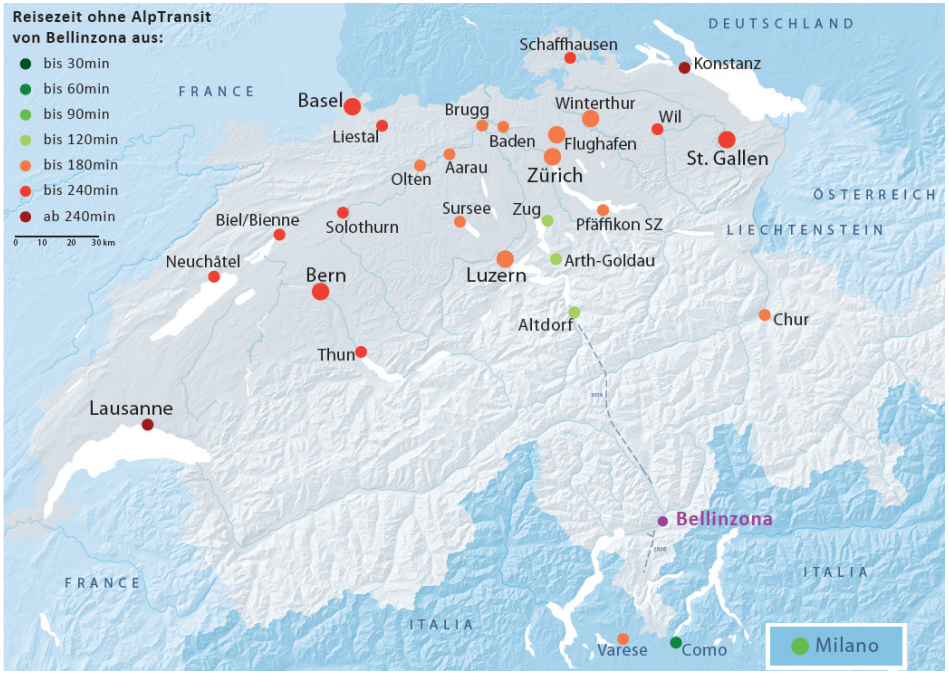
4. Raggiungibilità: senza e con AlpTransit
4.2 Locarno

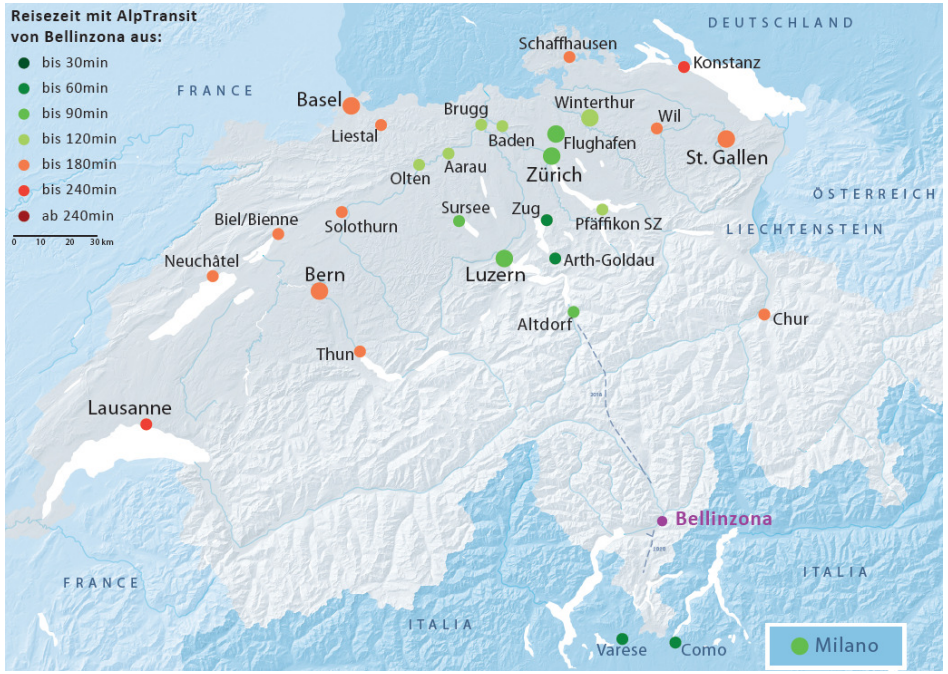




La novità principale sarà la possibilità di raggiungere l'area di Zurigo e della Svizzera Centrale in meno di 120 minuti.
Milano e Varese saranno più facilmente raggiungibili.

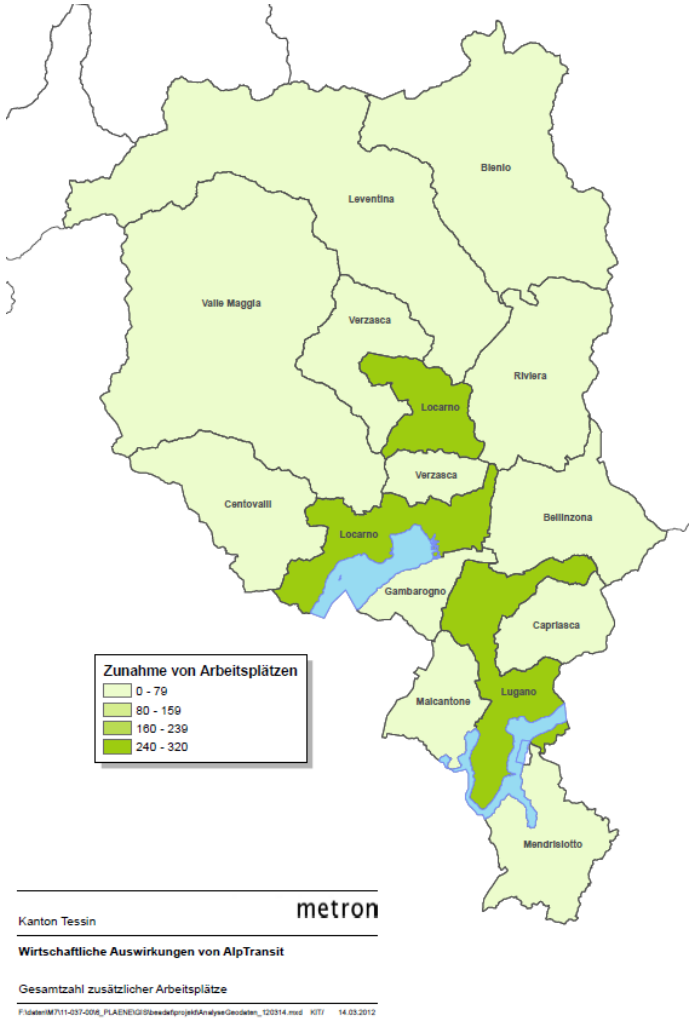
4. Raggiungibilità: senza e con AlpTransit
4.3 Bellinzona





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.

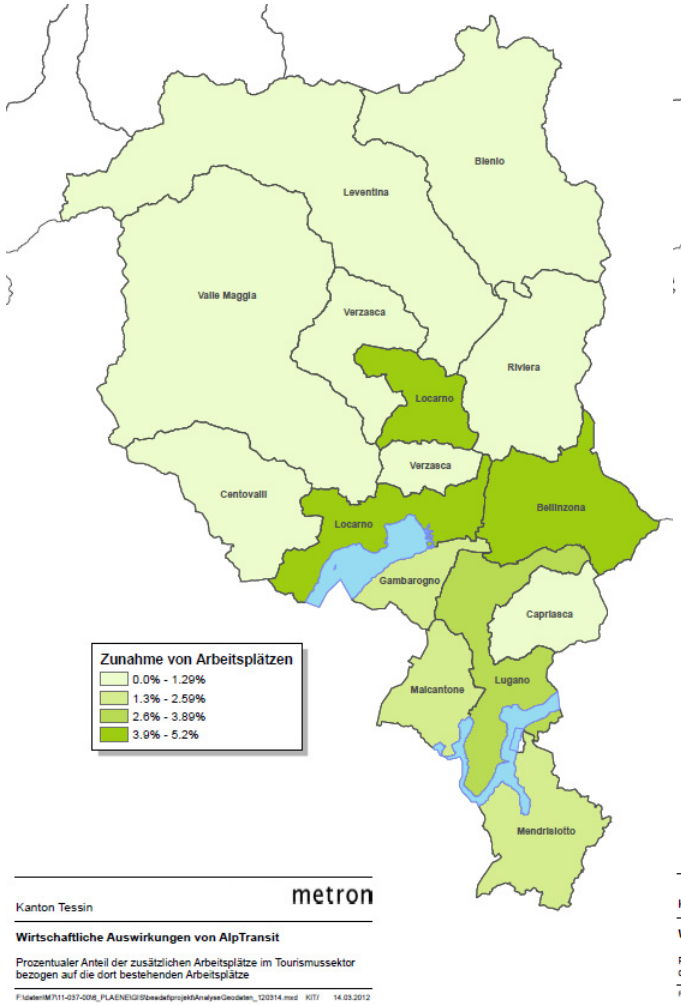
5. Posti di lavoro effetti diretti
5.1 Aumento assoluto



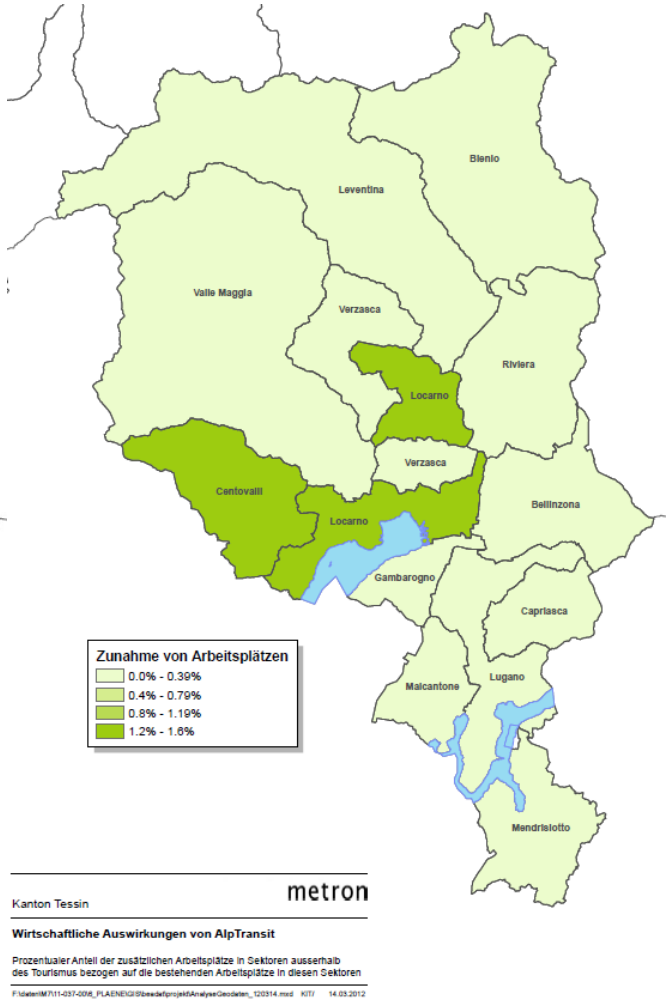
- *Locarno e Lugano:*
  regioni che più approfitteranno dell'effetto di AlpTransit (grazie al traffico del tempo libero).

5 Posti di lavoro
5.2 Aumento percentuale dei posti di lavoro esistenti

Turismo



Altri settori



- *Effetti poco significativi sul mercato del lavoro.*

6. Effetti di localizzazione
6.1 Posti di lavoro

	Oggi		Impulso da AlpTransit	Condizioni generali		Futuro	
	Compe-titività	Stato dei settori affini ai TP		Potenziale di manodopera (su scala nazionale)	Intensità di valore aggiunto	Aumento dell'attrattività della piazza eco-nomica con Alp Transit	Valutazione qualitativa
Leventina	0	0	0	0	0	0	• Situazione di partenza debole • Impulso debole
Blenio	0	0	0	+	0	0	• situazione di partenza debole • Impulso debole
Riviera	+	++	+	++	+	+	• Competitività media • Media intensità di creazione di valore aggiunto • Impulso medio
Bellinzona	++	++	+++	++	+	++	• Struttura economica equilibrata • Media intensità di creazione di valore aggiunto

0 basso, + leggero, ++ significato, +++ molto forte

Altri fattori di localizzazione da considerare:
manodopera qualificata – imposizione fiscale – formazione e ricerca

6. Effetti di localizzazione
6.1 Settori sensibili all'offerta del trasporto pubblico

ADDETTI (ETP) 2008	Leventina	Blenio	Riviera	Bellinzo-na	Ticino	Svizzera
Industria di alta tecnologia (21, 26, 28, 33)[17]	2	4	9	1	6	7
Commercio (46, 47)	6	6	11	13	14	13
Trasporto e Magazzinaggio (49, 52)	5	2	2	7	4	4
Alloggio e Ristorazione (55, 56)	10	10	5	5	8	6
Informazione e Communicazione (58-63)	0	0	0	3	3	3
Attività finanziarie e assicurative (64-66)	1	2	2	6	7	6
Attività immobiliari (68)	0	0	0	0	1	1
Attività professionali, scientifiche e tecniche (69-74)	3	3	9	5	7	7
Attività amministrative e di servizi di supporto (78-80, 82)	0	0	0	1	1	1
Tempo libero e intrattenimento (90, 93)	1	1	1	0	1	1
TOTALE settori sensibili al TP	**29**	**28**	**40**	**43**	**50**	**49**
TOTALE Settori secondario e terziario	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Elevata	Media	Bassa	Sensibilità al trasporto pubblico

Elevata	Media	Bassa	Competitività economica

6. Effetti di localizzazione
6.2 Posti di lavoro

Bellinzona

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

Altre regioni

- la regione Riviera:
  attività sensibili ai trasporti pubblici
  impulso di una certa importanza
  →difficile approfittare più di tanto della nuova infrastruttura ferroviaria.
- le regioni Leventina, Blenio:
  nessuna variazione significativa, ma anche poche o nulle nuove opportunità per attirare nuove attività economiche sul territorio

6. Effetti di localizzazione
6.3 Abitanti

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 relativamente importante beneficio economico
- Da tenere in considerazione per la futura pianificazione del territorio (zone residenziali)

7. Rischi e opportunità

Opportunità

- Turismo
  positivo, ma limitato, tutta la regione
- Posti di lavoro fuori turismo
  + Bellinzona: impulso AlpTransit ottimo - potenziale per attività industriali di alta technología
  + Riviera: vicinanza del nodo AlpTransit Bellinzona favorevole
- Pendolari: limitato, però importante per la vicinanza della stazione di Bellinzona

➢ necessità di **agire** per approfittare di AlpTransit

Rischi

- Concentrazione ulteriore?

GRAZIE !

ERSBV ENTE REGIONALE PER LO SVILUPPO BELLINZONESE E VALLI

Apertura AlpTransit: tra opportunità e fratture.

L'apertura di AlpTransit avrà ricadute positive sui centri urbani, ma accentuerà ulteriormente i divari di crescita con le Valli. Che sia finalmente l'occasione di dare una risposta globale a questi squilibri?

Avv. Jean-François Dominé, sindaco di Biasca

ERSBV ENTE REGIONALE PER LO SVILUPPO BELLINZONESE E VALLI

Prima stazione a sud delle Alpi: la grande sfida del Bellinzonese

Avv. Mario Branda, sindaco di Bellinzona

Traffico transalpino:

Effetti socioeconomici del Lötschberg e del Gottardo

Thomas Egger
Direttore
Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
Seilertrasse 4
3001 Berna

Contenuto

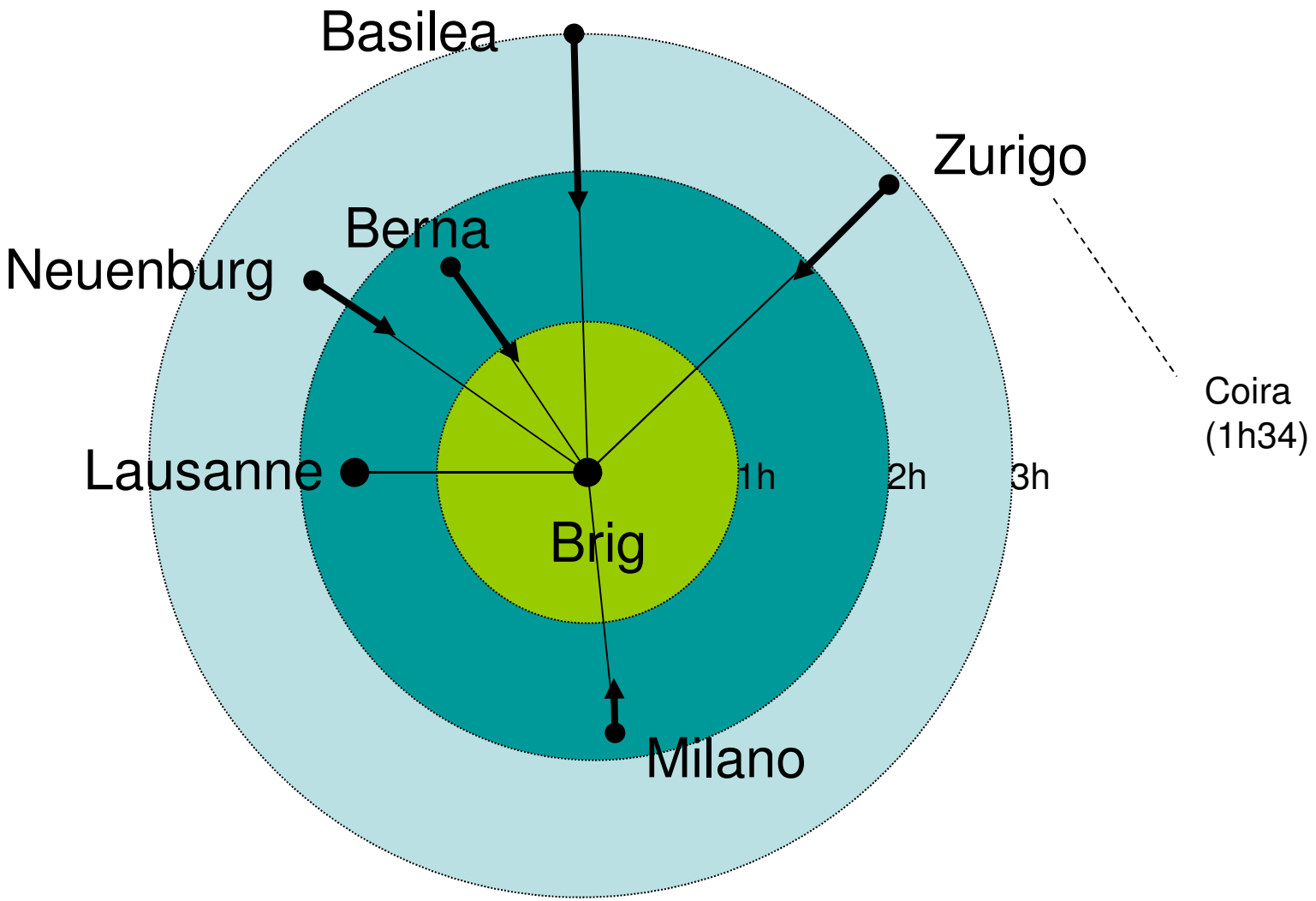
1. Gli effetti della galleria di base del Lötschberg sullo sviluppo territoriale del Oberland Bernese ed il Vallese (evoluzione in economia e settore territoriale)
2. Effetti previsti della galleria di base del San Gottardo sullo sviluppo territoriale in Ticino ed Uri. (osservazione: solo in fase produttiva)
3. Conclusioni

Galleria di base del Lötschberg: valutazioni

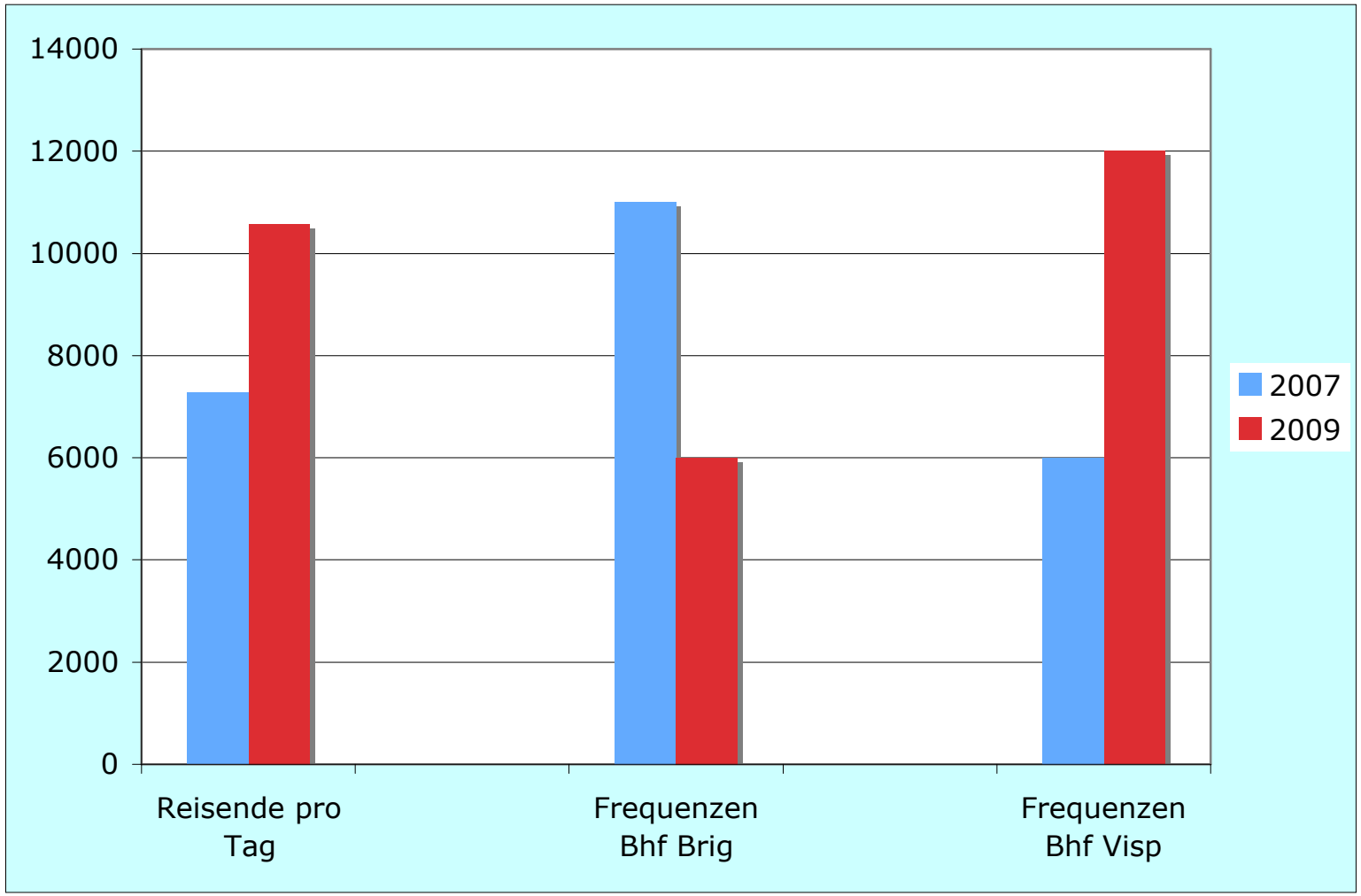
Valutazioni “ex ante”

Turismo:	500 – 700 arrivi in più/giorno nel Vallese. Ca. 20 Mio. Fr. volume d‘affari in più nel Vallese. Effetti positivi per gli agglomerati di Brig-Visp e dintorni. Diminuzione nel Kandertal e nel Lötschental.
Commercio:	Diminuzione della distanza e perdita del potere d‘acquisto a Berna e Thun (turismo di spesa)
Alloggi:	Maggiore domanda nei comuni del Alto Vallese. Prezzi degli alloggi in aumento. Insediamenti nella regione in aumento.
Comuni:	Imposte più elevate
Popolazione:	Crescita della popolazione nei centri regionali. Diminuzione dell’attrattiva del Lötschental

Che cosa è successo?



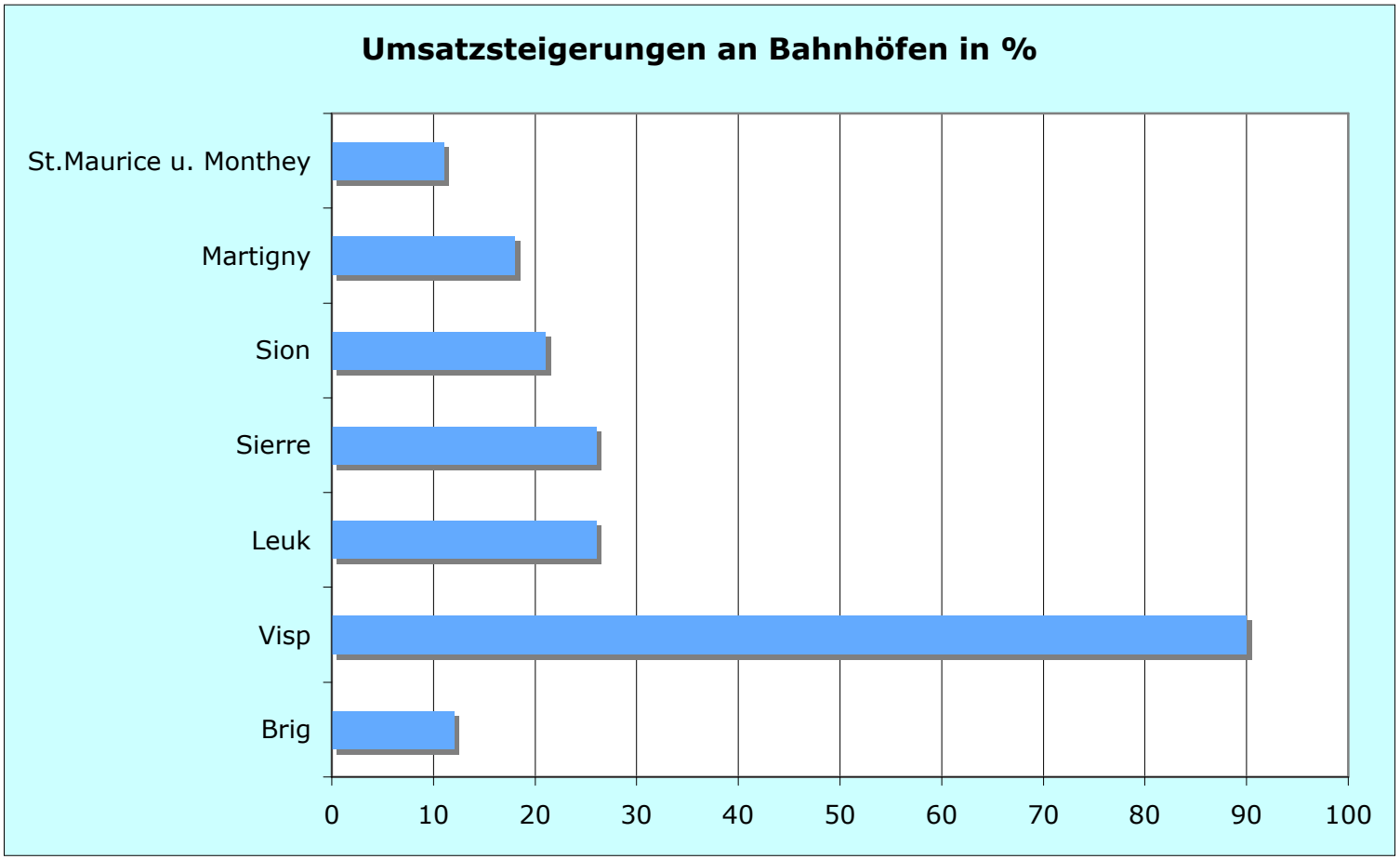
Lötschberg: Aumento notevole delle frequenze



~1‘600 arrivi in più

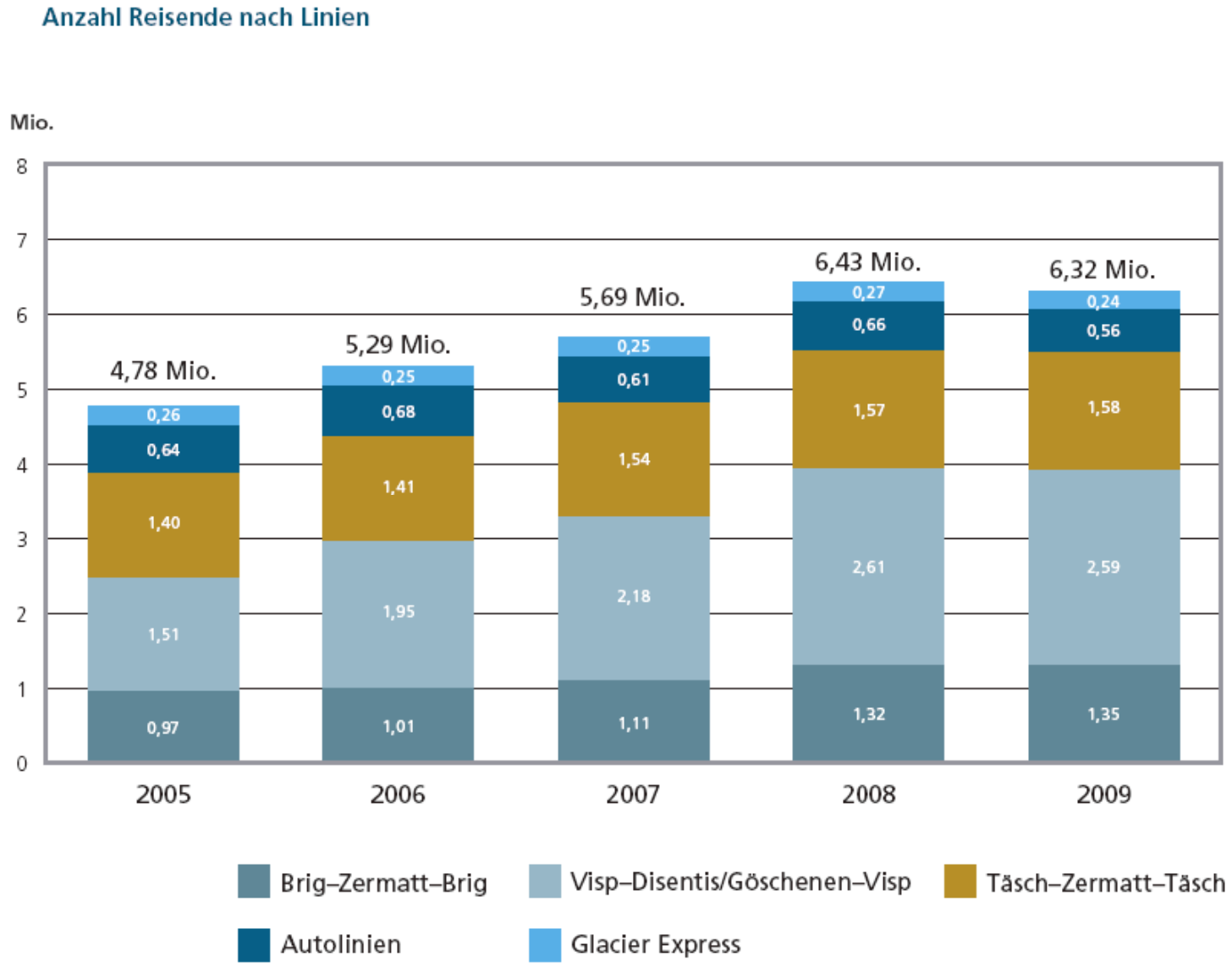
Frequenze massimo a Visp: fino a 20‘000 viaggiatori al giorno

Effetti positivi per tutto il cantone

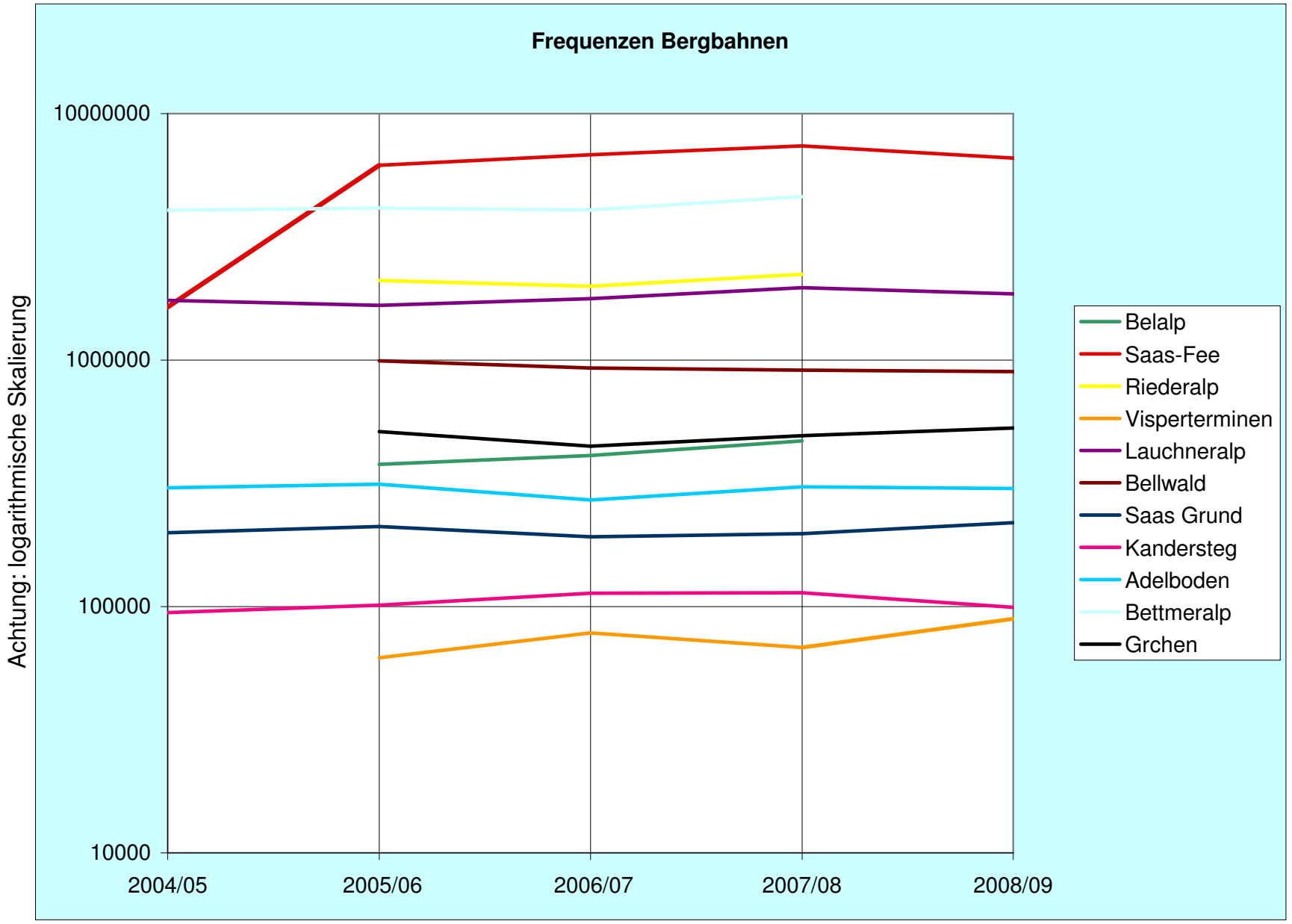


-> Frequenze più elevate che aspettato (pendolari e turisti)
-> Effetti positivi per tutto il cantone, non solo l'Alto Vallese

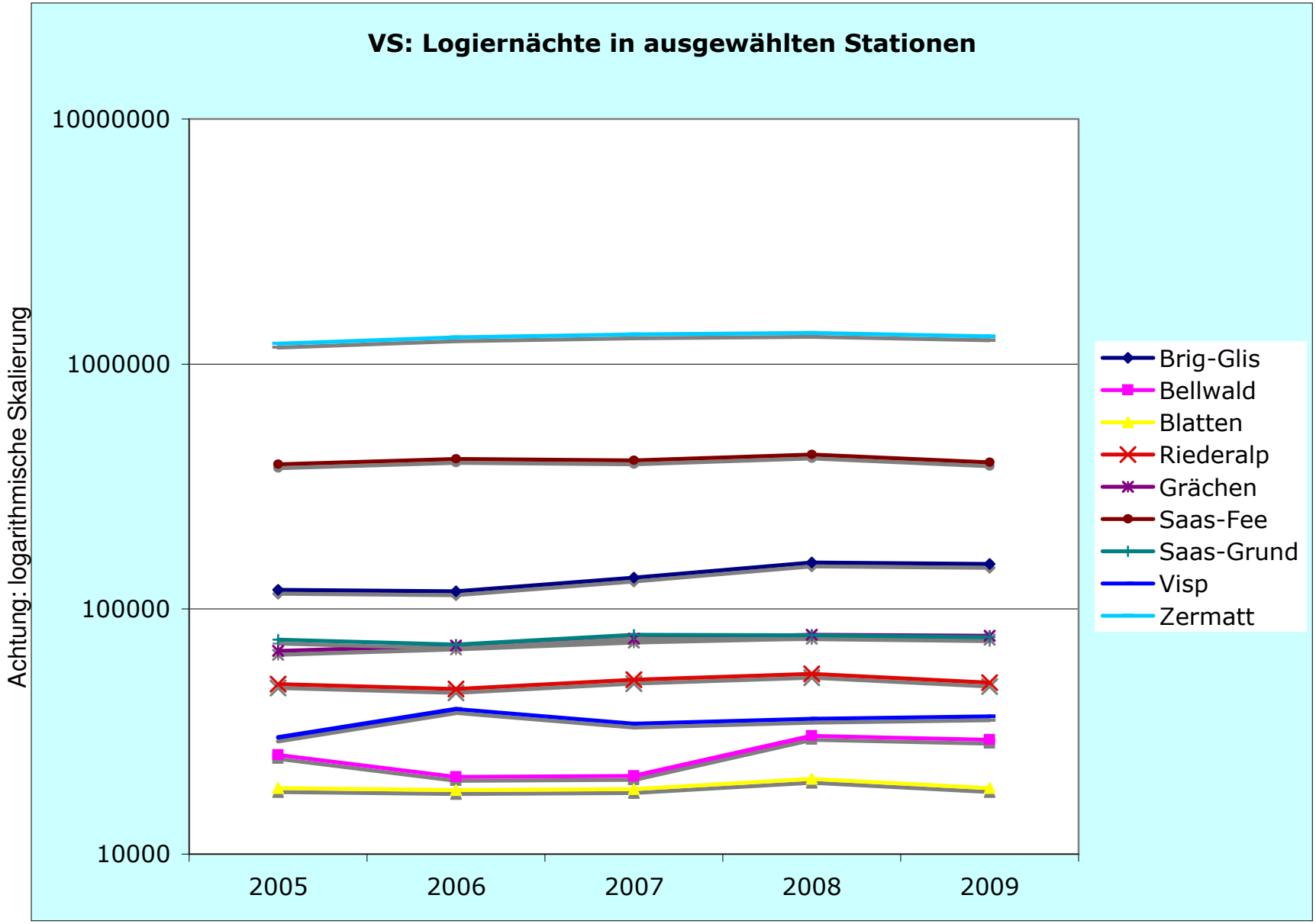
Aumento notevole delle frequenze (MGB)



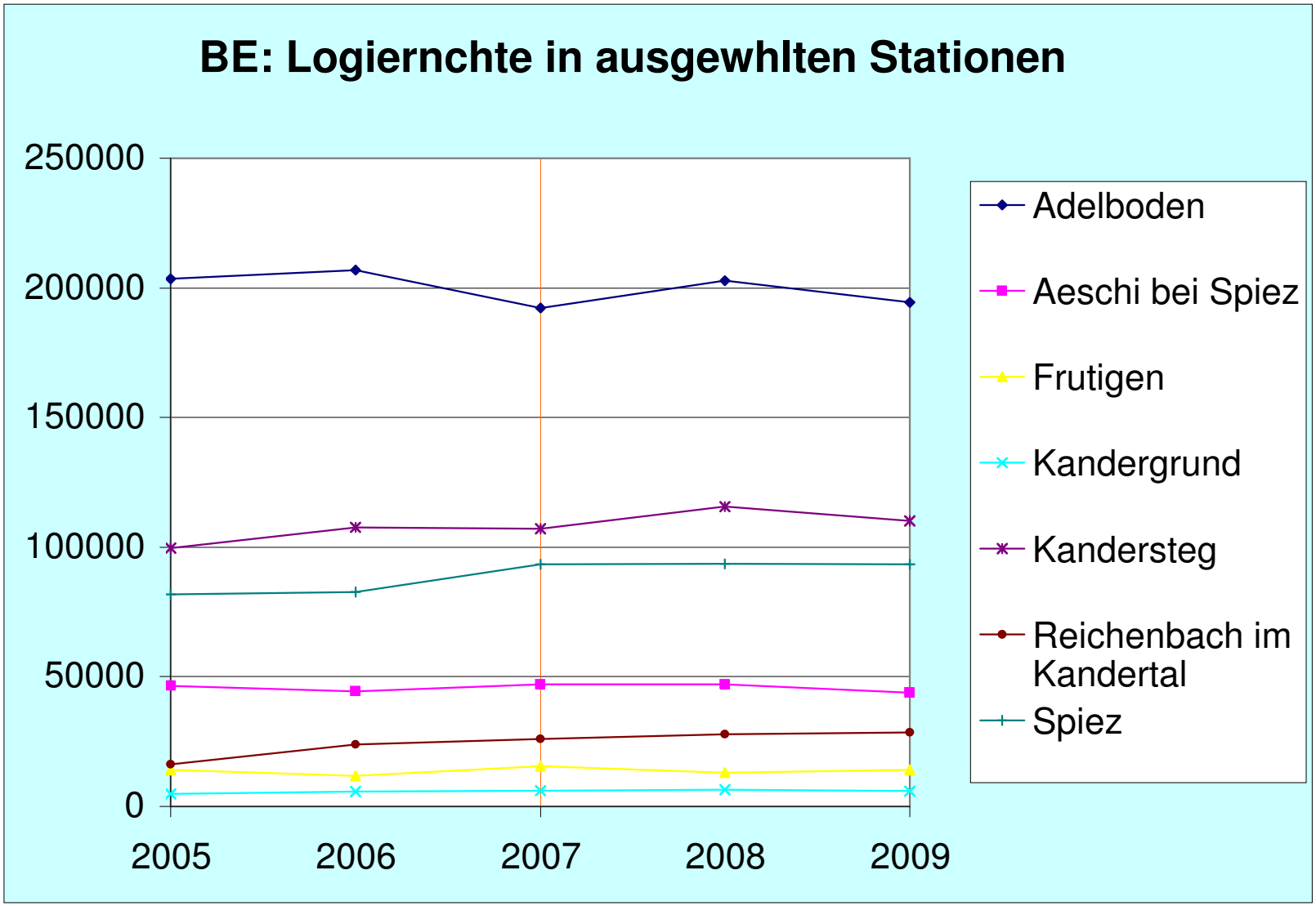
Il Vallese profitta dal turismo –Bernese stabile



Il Vallese profitta dal turismo



Bernese Oberland: Nessuna perdita nel turismo



GbL: Industria e commercio?

Alcuni dichiarazioni:

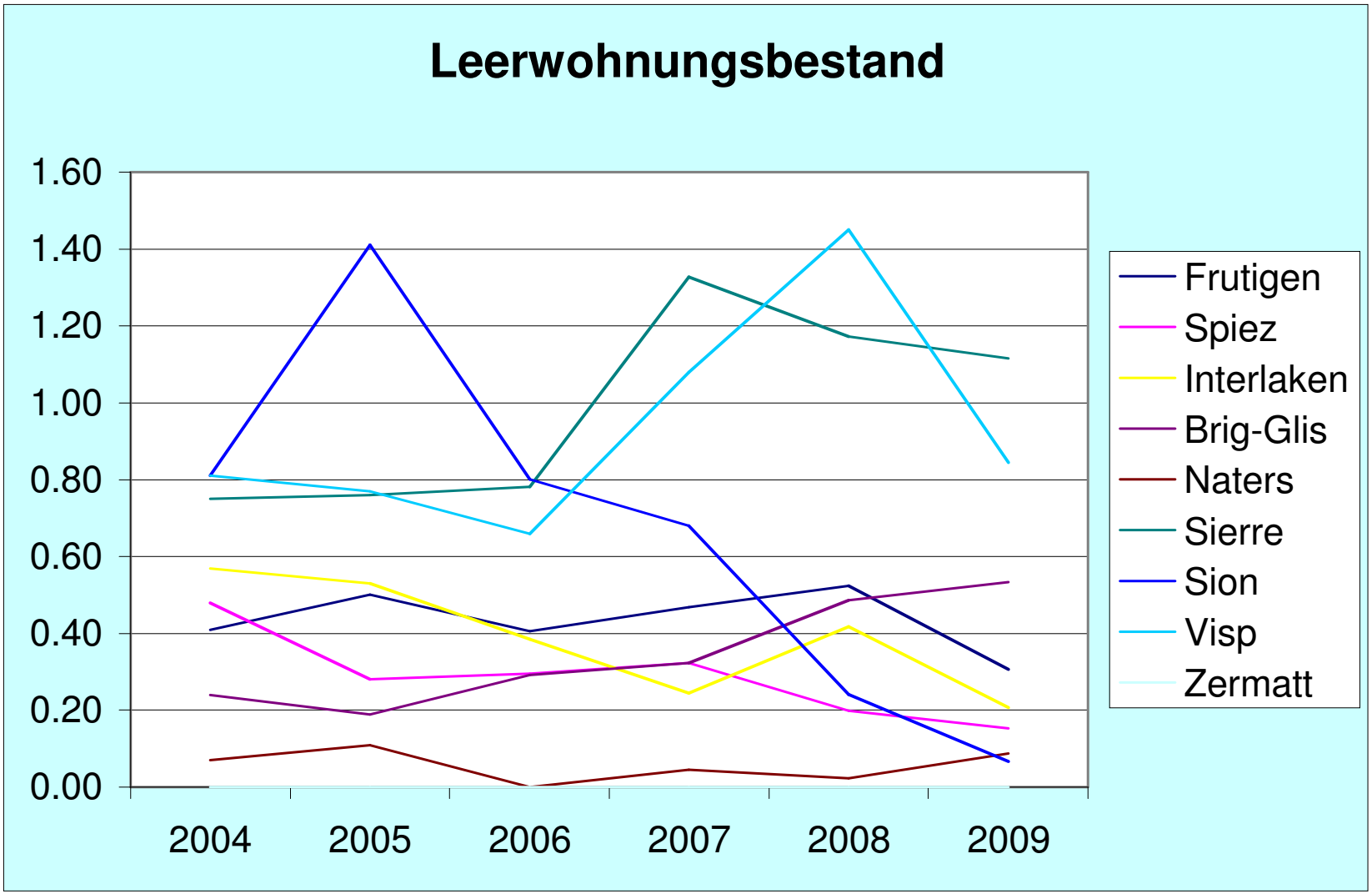
Fredy Bayard, proprietario Bayard Moda:
I negozi di Visp e Briga profittano della NFTA. Anche l'Alto Vallese trae profitta dalla NFTA.

Niklaus Furger, vice-presidente del comune di Visp: Riceviamo continuamente delle domande di aziende che cercano invano di trovare un locale a Visp e nei suoi dintorni.

Stefan Luggen: presidente dell'Ass. Commercio Visp: Mentre il commercio al dettaglio mantiene il volume d'affari, il settore turistico è in aumento.

Pascale Kuonen, Rest. Elite Visp: Noi sentiamo bene l'aumento dei turisti nella nostra regione: Ci sono più turisti giornalieri che pranzano da noi.

CbL: Mercato degli alloggi

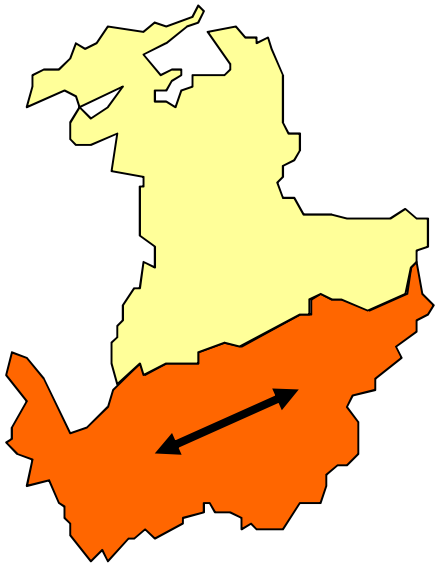


CbL: Demografia e forme di insediamenti

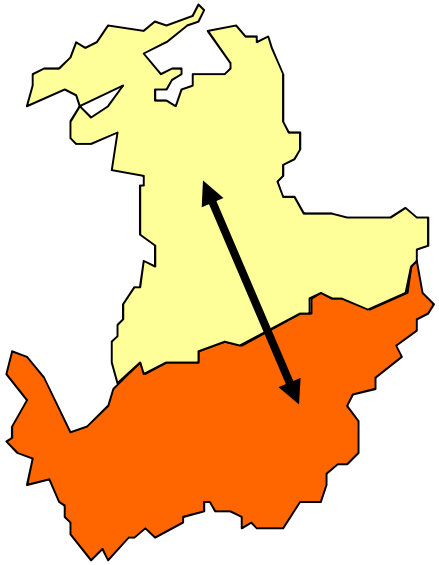
- Nessuna immigrazione/esodo importante
- A lungo termine: Abitare nel Vallese – lavorare a Berna
- Concentrazione della popolazione d‘abitare nei centri dei valli
- Insediamenti progressivi nei centri dei valli
- Boom degli centri commerciali – diminuzione dei piccoli negozi nei villaggi

CbL: „Giro degli assi“

Prima



Dopo



Giro degli assi:

-> L‘Alto Vallese come elemento della “regione capitale“

->A lungo termine: Quale conseguenze per la collaborazione nel cantone?

CbL: primo rapporto intermedio

L‘accessibilità del Vallese è sempre meglio. Anche il Bernese Oberland profitta dalle frequenze più elevate.

Turismo: nel Vallese, le attese sono raggiunte – Il Lötschental ed il Kandertal non hanno perso

Commercio: tutta la regione trae profitto

Popolazione: concentrazione per i centri dei valli: bisogna rinforzare la pianificazione del territorio!

In generale, gli effetti sono più positivi che aspettato.

Manca però una valutazione ufficiale degli effetti.

CbL: possibili effetti per Uri a lungo termine

Accessibilità: Uri non ha una stazione NFTA → non si aspettano un‘evoluzione importante nei settori turistici e demografici.

Posti di lavoro: Oggi: all‘incirca 230 posti di lavoro della FFS. In futuro: ca. 80 posti di lavoro nel centro d‘ invenzione a Erstfeld

CbL: eventuali conseguenze per Uri (2)

Ambiente: spostamento del traffico sulla ferrovia e la galleria – importante discarico

Pianificazione provvisoria della regione della Reuss come opportunità per un'assestamento

Mantenimento del vecchio tunnel?
- Importante per il turismo, in part. Andermatt (Resort)
- Candidato potenziale al' UNESCO
- Importante in caso di disturbi nella galleria
- Carico di autoveicoli invece di una seconda canna?

CbL: Possibili effetti per il Ticino

Accessibilità: viaggio da Zurigo a Lugano: 2h37 – 1h22.

- Eventualmente potenziale per pendolari giornalieri
- L'accessibilità per Milano sara anche meglio
- Eventualmente effetti positivi per la gente locale. Occorrono anche dei posti di lavoro interessanti in Ticino.
- Concentrazione della popolazione per i centri situati negli assi della CbL (come p.e. nell'Alto Vallese, con le stesse frequenze)
- Turismo: L'accessibilità del Ticino è molto più interessante per la popolazione di Zurigo (stessa durata del viaggio come per andare a Coira o perfino meglio) = Concorrenza per la galleria del Lötschberg; evt. aumento di turisti giornalieri, evt. diminuzione di pernottamenti
- Osservazione: gli effetti economici e territoriali non sembrano essere un tema in Ticino.

CbL: Impulsi pluri-regionali

Dalla Porta Alpina a Prego a San Gottardo
Le quattro regioni del San Gottardo si uniscono:

- Offerte turistiche in comune(p.e. Alpmobil)
- Manifestazioni in comune
- Programma in comune sulla realizzazione della NPR
- San Gottardo 2020
- ….

- La CbL ha indirettamente ottenuto già tante cose. Grazie alla collaborazione interregionale profittano anche la valle di Surselva ed il Goms.

Zur Anzeige wird der QuickTime™ Dekompressor „“ benötigt.

Rapporto intermedio sulla CbL

- Il cantone di Uri va profittare solo poco dalla galleria del Lötschberg
- Per il cantone di Uri la CbL rappresenta un'opportunità per la pianificazione del territorio
- La situazione ambientale sarà molto meglio (per Uri)
- Le conseguenze della CbL sono le stesse nel Ticino come nel Vallese, però bisogna rendersi conto dell'influenza di Milano
- La CbL ha provocato una collaborazione intercantonale e suscitato un'impulso importante
- E strano che nella regione del Gottardo si discuti meno gli aspetti economici che nella regione del Lötschberg

Conclusioni

1. I grandi progetti come ad esempio la NFTA hanno degli effetti importanti sull‘economia e sullo sviluppo territoriale della regione.
2. Per prendere delle decisioni nell’ambito di un tale progetto, si devono rendersi conto anche delle eventuali conseguenze economici e soci-culturali.
3. Prima di incominciare un progetto, si devono discutere sulle diverse conseguenze possibili.
   Ma chi farà una analisi dettagliata, la quale darà poi degli impulsi positivi per il progetto previsto?

ERSBV ENTE REGIONALE PER LO SVILUPPO BELLINZONESE E VALLI

Discussione con i relatori e domande del pubblico

ERSBV ENTE REGIONALE PER LO SVILUPPO BELLINZONESE E VALLI

GRAZIE!