

Fattore di consolidamento per l'economia ticinese

Intervista a Flavio Cotti, Consigliere di Stato, direttore del Dipartimento dell'economia pubblica

Con l'apertura della galleria autostradale del San Gottardo il nostro Cantone sarà ancor più aperto all'afflusso e all'incontro con la gente confederata e di altri Paesi.

Domanda

Come giudica la situazione che si prospetta dal punto di vista degli scambi e degli influssi economici e sociali?

Risposta

L'apertura della galleria autostradale del San Gottardo va vista dapprima come il raggiungimento di un obiettivo politico, come il risultato di rivendicazioni storico-politiche essenziali per la vita del nostro Cantone.

Infatti, per il Cantone Ticino — unico cantone svizzero di lingua italiana ed interamente situato a sud della catena alpina — il problema delle relazioni con l'esterno è sempre stato un problema vitale. Quando queste relazioni sono mancate la storia economica e sociale del Ticino è stata marcata dalla miseria e dall'emigrazione. Il trauma dell'emigrazione ticinese del secolo scorso, collegato per una buona parte con la chiusura delle aperture con lo spazio naturale lombardo (costituzione dello Stato federale e quindi delle dogane del 1848, espulsione dei ticinesi da parte degli austriaci, politica nazionalista del nuovo Stato italiano), è ancora molto presente nella coscienza storica dei ticinesi.

La realizzazione della galleria e della linea ferroviaria del San Gottardo e del Monte Ceneri — per la quale il nostro Cantone pagò un prezzo nettamente superiore a quello di altri Cantoni svizzeri interessati — non portò a benefici immediati e per lunghi decenni l'obiettivo di nuove e migliori relazioni economico-strutturali con il nord delle Alpi rimase. La rivendicazione e l'ottenimento di un collegamento stradale permanente va ancora oggi vista innanzitutto in questa ottica politica fondamentale che solo l'euforia della forte crescita economica degli anni '60 e '70 ha potuto mettere in ombra.

In un'ottica storico-politica l'apertura della galleria stradale del San Gottardo dovrebbe costituire, per ogni ticinese, un apprezzamento positivo anche dal punto di vista economico e sociale.

Tuttavia, sotto il punto di vista di un giudizio più tecnico-economico, mi sembra di poter vedere come questa infrastruttura, contrariamente a quello che si pensava trent'anni fa, più che precedere certi sviluppi economici viene ora a completare, ad adeguare sotto il profilo infrastrutturale uno sviluppo che in buona parte è avvenuto grazie ad altri fattori, grazie alle contingenze della crescita degli anni '60 e '70. In questo senso il nuovo collegamento rappresenta un fattore di consolidamento per un settore economico ticinese che finalmente negli ul-

timi trent'anni ha avuto un vero decollo delle attività industriali (anche se in parte può essere ancora fragile o di tipo quantitativo) e, soprattutto, delle attività terziarie, dal turismo alle banche, alle assicurazioni ed al commercio, settori largamente aperti sulla domanda esterna.

Riassumendo direi che la tesi della galleria stradale del San Gottardo quale fattore di consolidamento più che fattore di crescita dovrebbe oggi meglio facilitare l'apprezzamento delle conseguenze sullo sviluppo economico ticinese.

Domanda

In particolare la nostra economia subirà delle modificazioni? In quale misura, in qual senso?

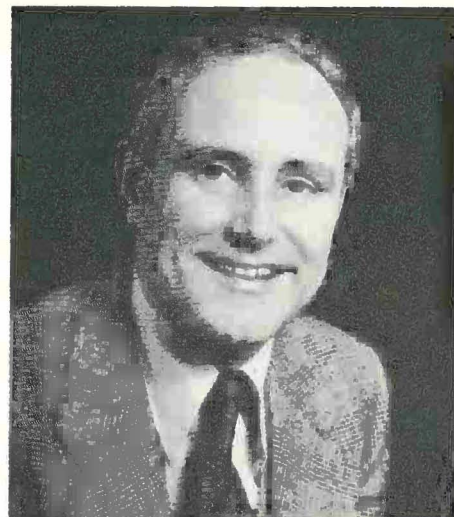
Risposta

La risposta a questa seconda domanda è sostanzialmente già contenuta nella prima. In quale misura ed in qual senso vi saranno delle modificazioni nello sviluppo e nelle strutture economico-produttive?

I cambiamenti sicuramente non saranno spettacolari ma, lo credo, non per questo essi non potranno marcare le nostre strutture.

I cambiamenti primari li abbiamo avuti a livello di organizzazione del territorio e durante la fase di esecuzione dei lavori della galleria e della N2, che io considero necessariamente uniti. È indubbio che il nostro territorio ne esce profondamente marcato ma che, malgrado inevitabili problemi in parte ancora aperti, l'inserimento dell'autostrada è avvenuto tutto sommato ancora in un modo felice. In un'epoca in cui di traffico ce n'è da vendere lo spettro dell'autostrada-corridoio non è necessariamente negativo nemmeno per i comuni periferici delle nostre vallate mentre la riduzione pratica delle distanze non dovrebbe tramutarsi necessariamente in un ulteriore drenaggio delle zone periferiche da parte delle agglomerazioni urbane ticinesi. L'analisi dello sviluppo della Regione Tre Valli dimostra come con opportuni provvedimenti esistono le potenzialità per un futuro economico di queste regioni, basti pensare al centro delle Tre Valli, Biasca, che può ancora conoscere, anche grazie all'autostrada, un relativo sviluppo.

Gli effetti diretti, successivi all'apertura al traffico per i vari settori economici del Cantone Ticino dovrebbero essere come già detto meno visibili e tradursi in una riduzione di costo di trasporto, più o meno marcata secondo i rami di produzione, ed a lungo termine in una migliore possibilità di integrazione, di consolidamento delle relazioni economiche, commerciali e sociali con l'oltralpe. Sotto questo punto di vista sarà il settore del turismo che con tutta probabilità potrà vedere le modificazioni più importanti.



La migliorata accessibilità del Cantone Ticino rispetto ai grandi centri confederati potrebbe portare ad un aumento del numero delle visite nel Ticino, in particolare al di fuori dei periodi di alta stagione; potrebbe portare ad un turismo di tipo individuale, oggi riscoperto e che si adatta molto bene alle caratteristiche strutturali del nostro settore e alle potenzialità naturali e socio-culturali del nostro Cantone.

Il problema è qui quello di saper gestire le nuove relazioni e le nuove potenzialità prevedendo ed evitando gli effetti non auspicabili che indubbiamente possono essere compresi nelle conseguenze dell'apertura del San Gottardo. Sappiamo quali possono essere questi pericoli: turismo di massa, eccessiva pressione sulla domanda di residenze secondarie, in particolare nelle valli ticinesi ed in genere i rischi economici, sociali e culturali dovuti a una più marcata presenza di una domanda dall'esterno. Questi pericoli sono avvertiti. La risposta a questi pericoli dipende indubbiamente da una presa di coscienza individuale, da una reazione personale oltre che da una risposta politica. È comunque indubbio che per restare alla politica turistica il principio conduttore si imperni attorno agli aspetti qualitativi più che agli aspetti quantitativi del flusso turistico. D'altro lato, un altro esempio è dato dalla politica che il Cantone si sforza di sviluppare e di fare accettare dalla Confederazione e dai vicini lombardi circa il traffico commerciale internazionale di transito, che è stato da noi particolarmente analizzato e studiato nelle non facili possibilità alternative di soluzione, soluzioni che purtroppo non dipendono solo dalla nostra volontà. Per concludere, direi che la nuova infrastruttura autostradale comporti molti evidenti miglioramenti qualitativi nelle relazioni con l'esterno ed anche possibilità di sviluppo quantitativo. Il problema nostro è soprattutto quello di gestire questi eventuali sviluppi quantitativi limitandone gli effetti non auspicati. Se riusciremo in questi intenti l'effetto complessivo dell'apertura della galleria stradale del San Gottardo dovrebbe essere soprattutto quello di un consolidamento delle strutture economiche produttive ticinesi.