

# Ticino e Baviera, possibili sinergie

**AlpTransit e ricadute** Quanto hanno in comune le due regioni? Forse più di quanto si immagina, e una volta completata la galleria del Monte Ceneri potrebbero nascere interessanti scenari

Edoardo Beretta

È lecita la prima reazione di stupore all'accostamento di due realtà apparentemente diverse fra loro come il canton Ticino e il Libero Stato della Baviera: se poi si azzardano parallelismi da un punto di vista economico con le rispettive nazioni (dove il vicino bavarese è in *pole position* rispetto agli altri Stati federali), gli interrogativi paiono davvero troppi. Eppure, nella fattispecie, è l'approccio del lettore scettico ad essere idoneo alla lettura: non c'è risposta univoca – solo scenari potenziali – alla domanda: «quale futuro (comune) per Ticino e Baviera dopo AlpTransit?».

La prima certezza è che il progetto

svizzero di alta velocità ferroviaria in corso di ultimazione consentirà collegamenti più rapidi ed efficienti fra Lugano e Zurigo e, di converso, il resto d'Europa. Dal 2020, una volta entrate in piena funzionalità le gallerie di base del Monte Ceneri e San Gottardo, la riduzione dei tempi di percorrenza fra Zurigo/Basilea/Lucerna ed il Ticino sarà a pieno vantaggio dei cantoni interessati. Se l'effetto economico, che un miglioramento dei collegamenti fra piazze finanziarie svizzere (oltre che mete turistiche reciprocamente attrattive) potrà ingenerare, può apparire aleatorio da stimare ora, è certo che esso si estrinsecherà appieno nel futuro. Convincersi che gli stessi nessi causali possano funzionare con la Ba-

viera pare più complesso: e poi perché non anche con il vicino Baden-Württemberg ed il suo capoluogo Stoccarda, «patria dell'automobile» e centro di fervida ricerca scientifica? Nella fase post-AlpTransit la ricca Monaco sarebbe raggiungibile in tempi ancor più brevi ed altrettanto varrà per Stoccarda. Di particolare attrattività per il Ticino e le sue relazioni commerciali/finanziarie future può essere proprio la componente socioculturale bavarese (valevole per la comunanza dell'essere al sud dei rispettivi Paesi). Non bisogna essere sociologi per percepire come Ticino e Baviera – e lo stesso dicasi per Lombardia e Catalogna – siano omologabili per un sentimento comune, cioè essere «diversi» rispetto



L'imbocco di AlpTransit a Bodio: sarà anche una porta sulla Baviera? (Keystone)

al resto del Paese e contribuire proprio per questo al suo arricchimento. Se nel caso lombardo e catalano motivi economici forse prevalgono su quelli culturali, il Ticino è pur sempre l'unico cantone pienamente italofono, che gli consente di essere un valido *trait d'union* con la ricca e produttiva regione padana.

Nella storia, se con la Penisola è stato il rapporto linguistico a creare solide basi comuni per intense relazioni economiche, con la Baviera nell'era post-AlpTransit potrebbe essere determinante «l'unicità» ticinese. Gli amici bavaresi si sentono «speciali» – per motivi linguistici (cfr. il tanto curato e praticato *Bairisch*), territoriali (cfr. lo sbocco alpino e turistico), economici (cfr. il secondo apporto al PIL nazionale) e culturali (cfr. l'importanza di tradizioni e radicamento territoriale). Le particolarità ticinesi, che potrebbero rivestire interesse nella tessitura di ulteriori rapporti con Oltralpe, risiederebbero nella posizione strategica a mo' di «cerniera» con l'Italia, nella combinazione fra orografia alpina e *flair* mediterraneo e visione autonoma

di sé. Da un punto di vista economico, invece, le differenze sono maggiori – anche solo per estensione geografica (2813 km vs. 70'550 km) e numero di abitanti (346'539 vs. 12'744'475) – come illustra l'apporto rispettivo dei settori economici per Valore Aggiunto Lordo.

Lo sforzo di lettura deve essere in chiave «sinergica» per valutare le possibilità di mutua collaborazione. Sarebbero gli enti preposti a dovere esperire il potenziale economico post-AlpTransit: puntare sul solo turismo sarebbe sì riduttivo, ma comunque (utilizzando l'armamentario del marketing) contribuirebbe a creare tutte le premesse per incrementarne indotto e ripresa. L'ambito logistico beneficerebbe della riduzione delle distanze – almeno per i trasporti su rotaia – con altri Paesi europei, incrementando la strategicità geografica di Svizzera e Ticino. Anche per la ricerca scientifica ed il settore manifatturiero gli sbocchi potrebbero essere molteplici. Gli scenari possibili sono oltremodo interessanti: si tratterà, però, di saperli sfruttare (al meglio).

## L'apporto economico di Ticino e Baviera

VAL, 2013 (miliardi di CHF)	Ticino	Svizzera
Agri- e silvicoltura, pesca	83	4'369
Attività estrattive, di produzione, costruzione	6'968	149'371
Fornitura di elettricità, gas, vapore, aria condizionata, acqua, trattamento di rifiuti, istruzione, servizi sanitari	2'610	59'917
Commercio e riparazione di veicoli, trasporti, servizi di alloggio, ristorazione, informazione, telecomunicazioni	7'195	150'424
Servizi finanziari, assicurativi	1'889	64'071
Attività immobiliari, scientifiche, tecniche, amministrative, artistiche, di supporto, intrattenimento, divertimento	3'204	78'314
Amministrazione pubblica	2'222	66'010
Economie domestiche	2'532	41'500
	<b>26'703</b>	<b>613'796</b>
VAL, 2013 (miliardi di €)	Baviera	Germania
Agri- e silvicoltura, pesca	4'075	21'657
Attività produttive	155'656	775'658
Commercio, trasporti, ristorazione, informazione, telecomunicazioni	91'033	511'338
Servizi finanziari, assicurativi, di impresa, alloggio, gestione dei terreni	116'394	654'807
Amministrazione pubblica, educazione, salute, economie domestiche	86'171	562'152
	<b>453'329</b>	<b>2'525'612</b>