



ENTE REGIONALE
PER LO SVILUPPO
BELLINZONESE E VALLI

Rapporto del gruppo operativo ERS-BV sul tema “AlpTransit”

Redazione: Ente Regionale per lo Sviluppo del Bellinzonese e Valli

Biasca, aprile 2013

Sommario

1. Introduzione	3
1.01 Presupposto.....	3
1.02 Cronistoria	3
1.03 Obiettivo.....	4
1.04 Metodologia e tempistica.....	4
2. Analisi della situazione attuale e delle sfide future.....	5
2.01 Territorio, ambiente e trasporti	5
2.02 Turismo.....	7
2.03 Formazione, ricerca e innovazione.....	9
2.04 Economia e competitività territoriale	10
3. Suggerimenti scaturiti dal gruppo operativo / ambiti di intervento	12
4. Sintesi e approfondimento delle misure prioritarie	16
4.01 Territorio, ambiente e trasporti	16
4.02 Turismo.....	19
4.03 Formazione, ricerca e innovazione.....	20
4.04 Economia e competitività territoriale	23
5. Conclusioni	24

1. Introduzione

Il presente documento rappresenta una sintesi dei lavori svolti durante il workshop¹ del gruppo operativo dell'Ente Regionale per lo Sviluppo del Bellinzonese e Valli (ERS-BV) sul tema "rischi e opportunità di AlpTransit", come pure delle riflessioni maturate in seno al Consiglio direttivo e a seguito della conferenza del 12.12.2012 all'Infocentro di Pollegio.

1.01 Presupposto

L'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo e delle opere di completamento avrà importanti conseguenze sul sistema dei trasporti, sull'organizzazione territoriale e sull'economia in Ticino. La messa in esercizio della galleria di base del Gottardo, prevista nel dicembre 2016, permetterà di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza da e verso il nord delle Alpi. In un secondo tempo, l'apertura della galleria del Ceneri migliorerà l'accessibilità e la raggiungibilità del principale centro urbano ticinese. Ma come cambierà l'economia cantonale ticinese?

La sola costruzione di una nuova galleria non modifica sostanzialmente il livello di competitività economica di una regione, soprattutto se l'opera viene realizzata in un Paese che dispone già di un'infrastruttura dei trasporti avanzata ed efficiente come quella Svizzera². Per sfruttare al meglio il potenziale di AlpTransit e ottimizzare l'impatto territoriale ed economico della sua messa in esercizio è dunque importante sapere cogliere anticipatamente la necessità di definire e implementare misure di accompagnamento che permettano di valorizzare questa nuova infrastruttura e mitigarne i rischi.

1.02 Cronistoria

Il tema "AlpTransit" è stato oggetto di alcuni atti parlamentari, tra cui la mozione David-Gobbi, che chiedeva di studiare il futuro della linea FFS in Valle Leventina dopo l'entrata in funzione di AlpTransit, e la mozione Dominé e cof., che auspicava, tra gli altri, l'analisi degli scenari di sviluppo legati ad AlpTransit.

In risposta agli atti parlamentari presentati e fatto tesoro dell'esperienza vallesana dell'apertura del tunnel del Lötschberg, il Consiglio di Stato ha costituito un gruppo di lavoro denominato "Scenari di sviluppo legati all'apertura di AlpTransit".

Nel settembre 2011 il gruppo ha attribuito un mandato al consorzio Metron-RappTrans-Consavis per l'analisi delle ricadute e degli scenari di sviluppo che si prospettano con l'entrata in esercizio di AlpTransit sia sull'economia ticinese in generale, sia su alcuni settori puntuali (turismo, logistica, centri di formazione e ricerca). Il mandato chiedeva inoltre l'elaborazione di una serie di raccomandazioni strategiche e operative per arrivare preparati all'apertura della linea ferroviaria.

A complemento del rapporto Metron-RappTrans-Consavis sugli effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit, un gruppo ristretto³ ha presentato un rapporto comprendente spunti e indicazioni affinché tutti gli attori coinvolti dalla futura infrastruttura ferroviaria - Cantone, Regione, Comuni, Enti turistici, Ferrovie e privati - decidano in modo coordinato e congiunto il proseguimento o l'avvio di determinati progetti.

¹ Il workshop si è svolto il 28 novembre 2012 presso l'Infocentro Gottardo Sud di Pollegio.

² Metron, RappTrans, Consavis : *Effetti economici della messa in esercizio di AlpTransit in Ticino: opportunità e rischi*, 2012, p. 6.

³ Gruppo composto da Adriano Cavadini, Riccardo DeGottardi, Angelo Genazzi e Rico Maggi.

1.03 Obiettivo

AlpTransit rappresenterà un potenziale di crescita e di sviluppo considerevole per il Ticino. I suoi effetti sull'economia cantonale saranno significativi e globalmente positivi. Tuttavia, queste ricadute (in particolare quelle indirette e sul medio-lungo termine) non saranno automatiche e non saranno equamente ripartite sul territorio cantonale⁴.

Sebbene lo studio Metron-RappTrans-Consavis abbia analizzato tre differenti aree di intervento – sviluppo economico, settore dei trasporti, gestione e pianificazione del territorio – e individuato 18 temi da approfondire e sviluppare, esso non si è addentrato su questioni fondamentali quali la realizzazione completa di AlpTransit (con l'eventuale creazione della Stazione Ticino) e non ha definito né un ordine di priorità, né un piano di azione concreto.

L'ERS-BV, preso atto della necessità di approfondire i potenziali economici di questa infrastruttura e di definire ed attuare misure di accompagnamento e valorizzazione, ha costituito nell'autunno 2012 un gruppo operativo (GOp) con i rappresentanti delle cerchie maggiormente interessate (Comuni, CRT, Enti turistici, imprenditori, docenti e ricercatori, ecc.) al fine di proporre degli indirizzi sul piano strategico, elaborare una serie di misure e coordinare dei progetti specifici per promuovere e concretizzare le potenziali opportunità di AlpTransit, mitigandone i rischi.

1.04 Metodologia e tempistica

Per raggiungere l'obiettivo citato nel capitolo precedente, nel corso di un workshop e di una conferenza, sono state raccolte indicazioni e stimoli per la successiva definizione delle priorità d'intervento.

L'ERS-BV, tenendo conto dello studio Metron-RappTrans-Consavis, ha identificato gli ambiti all'interno dei quali è possibile investire o sviluppare azioni e progetti mirati per sfruttare appieno le opportunità offerte dalla nuova infrastruttura e ridurre gli effetti negativi. I rappresentanti del gruppo operativo sono dunque stati suddivisi in base a competenze, esperienze ed interessi personali nei seguenti ambiti tematici:

- Territorio, ambiente e trasporti;
- Turismo;
- Formazione, ricerca e innovazione;
- Economia e competitività territoriale.

Ogni gruppo si è avvalso della coordinazione di vari esperti per approfondire la situazione attuale e identificare le sfide future a cui il Cantone sarà sottoposto. Più specificamente, il workshop si è focalizzato sulla discussione e la ricerca dei seguenti punti:

- *Unique selling proposition* (USP) della regione: identificazione degli aspetti unici che caratterizzano il comprensorio;
- Analisi SWOT: individuazione dei punti di forza e di debolezza del comprensorio, dei possibili rischi e delle opportunità derivanti da AlpTransit;

⁴ Lo studio Metron-RappTrans-Consavis evidenzia che, seppur nessuna regione uscirà perdente, per l'Alto Ticino non ci saranno prospettive di miglioramento.

- Misure/azioni concrete: identificazione delle misure per far fronte ai possibili rischi di AlpTransit e per sviluppare le potenziali opportunità. È stato richiesto ai gruppi di quantificare le misure in termine di tempo ed identificare dei possibili attori per queste misure.

Il perimetro di analisi ha compreso il territorio cantonale, con particolare attenzione al Bellinzonese e Valli. I risultati scaturiti sono riassunti nel seguente documento che costituisce la base di lavoro per la formulazione di proposte concrete al fine di sfruttare appieno le opportunità derivanti dalla messa in esercizio di AlpTransit e mitigarne i rischi.

2. Analisi della situazione attuale e delle sfide future

Il comprensorio del Bellinzonese e Valli ha vocazioni diversificate: dall'attrattiva residenziale dell'agglomerato urbano del Bellinzonese e delle valli alle zone industriali, dal settore primario all'artigianato, fino – non da ultimo – al turismo. Tuttavia, il processo di sviluppo del comprensorio ha subito negli ultimi anni un rallentamento sia sul piano demografico con una diminuzione della popolazione nelle zone periferiche, sempre più concentrata nelle aree suburbane, sia sul piano economico con un declassamento a favore del Sottoceneri.

AlpTransit toccherà in primo piano il Bellinzonese e Valli, attraversandolo da nord a sud e portando nel comprensorio delle opportunità, ma anche inconvenienti e minacce. La capacità di trovare soluzioni innovative all'accresciuto bisogno di mobilità e alle nuove prospettive che l'infrastruttura potrà fornire rappresenta un fattore fondamentale per lo sviluppo futuro del comprensorio.

Il GOP ha dato avvio al workshop con una riflessione sugli elementi cardine che caratterizzano il territorio (USP), per poi concentrarsi sui rischi e le opportunità derivanti dalla messa in esercizio di AlpTransit.

2.01 Territorio, ambiente e trasporti

L'entrata in funzione di AlpTransit porrà il Ticino di fronte agli effetti di una crescente mobilità: fattore certamente di sviluppo, ma anche di ripercussioni, talvolta notevoli, sulla qualità di vita e sull'ambiente. L'opportunità di ripensare il territorio in base alle nuove dinamiche territoriali che si creeranno va colta in tutte le sue sfumature per favorire lo sviluppo sostenibile della città Ticino e consolidare una nuova dimensione socio-economica.

Ciò comporta innanzitutto la definizione di nuove linee guida che permettano di valorizzare le risorse del territorio dal punto di vista residenziale-abitativo, economico-industriale e turistico. La disponibilità di terreni di cui ancora gode il Bellinzonese e Valli, geograficamente ben posizionati e con prezzi contenuti in rapporto ad altre aree del Cantone, rappresenta una risorsa fondamentale sia a scopo residenziale che economico. In questo contesto si ha inoltre la possibilità di ridefinire le aree attorno alle stazioni, dando vita ad insediamenti in luoghi caduti in disuso o non più considerati di primaria importanza, ma spesso dislocati in punti strategici del territorio.

Grazie all'aumento dei viaggiatori sui treni, le stazioni ferroviarie diventeranno un'importante piattaforma per la mobilità e lo sviluppo economico. La valorizzazione di queste aree, si pensi in particolare alla stazione di Bellinzona (prima stazione a sud delle Alpi) o all'eventuale Stazione Ticino, permetterà di incrementare l'attrattività del comprensorio sia quale zona residenziale, sia quale zona industriale (se creati spazi di carico-scarico adatti).

A seguito dell'apertura di AlpTransit, il Bellinzone e Valli, segnatamente il comparto tra Pollegio e Cadenazzo, diventerà una regione di particolare importanza per il traffico ferroviario. Il Bellinzone sarà il centro di snodo verso Luino e verso Lugano, mentre la Riviera e la Leventina ospiteranno le attività chiave per la gestione della sicurezza e del traffico di AlpTransit, con conseguente possibilità di sviluppo quale centri di competenza. Tutti i terminali di trasbordo ed i piazzali di carico pubblici potranno approfittare della migliorata raggiungibilità ferroviaria, ad eccezione della Leventina che verrà così doppiamente penalizzata.

Restano tuttavia da valutare le capacità reali di AlpTransit in termini di passaggi, in particolare in riferimento al rischio di non gestibilità del transito dei treni (colli di bottiglia). A ciò, si aggiunge la necessità di recuperare il forte ritardo nella realizzazione completa di AlpTransit, come pure di garantire la realizzazione – entro il 2016 – delle stazioni di Biasca e Bellinzona e delle nuove fermate previste.

L'accresciuta mobilità nel Cantone porrà il rischio della creazione di agglomerati urbani "dormitorio", in particolare nel Bellinzone per la sua centralità. Si prospetta una logica diminuzione dell'attrattività delle Valli, che se non sottoposte ad una nuova pianificazione generale e ad un accrescimento dell'offerta dei trasporti pubblici, saranno sempre più marginalizzate. Il tema della mobilità pubblica racchiude in particolare il rischio di smantellamento della linea di montagna del San Gottardo. Sarà necessario ribadire l'opportunità di questa linea non solo come asse del trasporto pubblico (da e verso la Leventina), ma anche a scopi turistici per dare giusto valore ad un'opera storica (prossima candidata UNESCO) che ha caratterizzato la Valle negli anni.

Non bisogna tuttavia dimenticare che AlpTransit rappresenterà un peggioramento delle condizioni di vita (aumento inquinamento fonico e ambientale) nelle aree interessate dalla linea (in primis il passaggio dei treni lungo la Riviera ed in centro a Bellinzona oppure il by-pass alla stazione di Biasca). Questo va a scontrarsi con la disponibilità di terreni per insediamenti abitativi e alla possibilità di delineare la regione quale luogo di residenza. Nonostante i tempi siano stretti, vi è l'opportunità e l'urgenza di proporre opere collaterali e di accompagnamento a favore del territorio e coordinare l'accesso ai trasporti pubblici affinché residenti e turisti non si concentrino unicamente nelle aree urbane o circostanti le stazioni.

A livello turistico AlpTransit rappresenterà un'opportunità in quanto permetterà di raggiungere con più facilità il Ticino. Ne consegue la possibilità di attirare il turista creando delle aree di svago che mettano in risalto la ricchezza di risorse naturali (acqua, energia, pietra ...), le tradizioni e le competenze acquisite dal territorio negli anni (competenze legate, tra gli altri, al settore dei trasporti). La trasformazione del turismo a turismo di giornata rappresenta invece un rischio da evitare.

Facendo riferimento alla ricchezza di risorse naturali disponibili, all'interno del gruppo è nato il concetto di "giardino alpino". Le particolarità naturalistiche che contraddistinguono il territorio, dislocate a pochi chilometri dai centri urbani e dai bacini di utenza della Lombardia e della Svizzera tedesca, rappresentano un potenziale per lo sviluppo di nuove offerte ed attività adatte alla forma di turismo che si andrà a creare a seguito dell'apertura di AlpTransit.

Analisi SWOT – Tabella riassuntiva:

Forze	Debolezze
<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di terreni a prezzi contenuti sia per scopi abitativi che economici • Ampia disponibilità di risorse energetiche • Ricchezza di risorse naturali e di particolarità paesaggistiche in prossimità dei centri urbani (concetto di “giardino alpino”, paesaggi ISOS, ecc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema dei trasporti pubblici nelle regioni periferiche • Raggiungibilità e attrattività delle Valli • Aree in disuso, in particolare attorno alle stazioni (insediamenti liberi, in disuso, ..) • Mancanza di infrastrutture e di iniziative imprenditoriali
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> • Migliore accessibilità e avvicinamento a Zurigo e Milano • Crescente mobilità e aumento del traffico viaggiatori, in particolare afflusso di turisti • Riordino pianificatorio e ridefinizione delle aree attorno alle stazioni • Rete del trasporto pubblico cantonale • Numerosi progetti in divenire (ParcAdula, Parco del Ticino, Coccodrillo,...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ritardi nella pianificazione del territorio e delle opere collaterali di AlpTransit • Agglomerati urbani dormitorio • Aumento dei treni merci e conseguenti ripercussioni sulla qualità di vita e sull’ambiente (inquinamento fonico e ambientale) • Smantellamento linea del Gottardo • Marginalizzazione delle Valli • Aumento dei prezzi degli immobili • Ticino corridoio di transito

2.02 Turismo

Il comprensorio del Bellinzone e Valli vive una costante diminuzione del numero di turisti e di pernottamenti, in linea con il trend cantonale e nazionale. Questo comporta crescenti difficoltà per gli operatori turistici (si pensi in particolare agli impianti di risalita, ai musei, ecc.) e accresce il rischio di chiusura di strutture ricettive. Tuttavia, la regione gode di una forte vocazione quale meta di turismo in “residenze secondarie”.

L’analisi da parte del gruppo operativo delle USP offerte dal Bellinzone e dall’Alto Ticino ha però messo in evidenza che la regione possiede un potenziale a livello di paesaggio, storia, cultura e tradizioni (autenticità).

La preservazione di elementi architettonici tipici (ad es. i rustici) e la presenza di un gran numero di monumenti storici e a carattere culturale di notevole importanza (chiese, monumenti, castelli patrimonio dell’UNESCO, patrimonio ISOS, fortificazioni, ecc.) determinano l’identità unica del territorio. Questi beni si inseriscono in un contesto paesaggistico caratterizzato da una natura, in particolare nell’Alto Ticino (Ritompiora, Greina,...), ancora incontaminata e protetta e che si auspica resterà tale grazie alla diminuzione del traffico sull’A2 a favore del traffico su rotaia. Il quadro privilegiato che offre la regione è già oggi in parte valorizzato attraverso un’offerta escursionistica di qualità, ricca e variegata, che si snoda in prossimità delle aree residenziali. Anche a livello enogastronomico, sono state ritenute caratteristiche tipiche le specialità ticinesi che ricordano la tradizione agricola (prodotti caseari, prodotti tipici, grotti,...), mentre le risorse naturali disponibili continuano a caratterizzare gran parte del tessuto economico della regione (cave di granito, centrali elettriche, attività forestali, ecc.).

L’apertura della nuova linea ferroviaria di AlpTransit darà nuovi impulsi al turismo ticinese, accrescendone l’accessibilità non solo interna, ma anche e forse soprattutto per gli abitanti d’oltre Gottardo e, più in

generale, per coloro che vivono nel nord dell'Europa. Il territorio cantonale diverrà così più attrattivo sia per il turista di giornata, sia per quello di breve durata. L'attenzione andrà focalizzata ulteriormente anche sui turisti provenienti dall'importante bacino del Nord Italia. Il Ticino non potrà che guadagnare interesse e confrontarsi con un aumento del numero di persone che vi giungeranno (rischio: turismo di massa e trasformazione del turismo in turismo di durata sempre più breve).

Per far fronte al rischio che i turisti, giunti a Bellinzona, si concentrino nei centri urbani, è necessario pianificare accuratamente un'offerta turistica coordinata, variegata e di qualità che, aiutata dal clima mediterraneo, promuova il Ticino quale destinazione attrattiva. AlpTransit richiederà un adeguamento dell'offerta turistica alla nuova dimensione di turismo che si imporrà (turismo di giornata), affinché si eviti il rischio che il Ticino diventi terra di passaggio. Sarà necessario puntare sull'immagine del Cantone, incitando anche gli attori locali ad investire e promuovere l'immagine cantonale, per offrire motivo di fermarsi in Ticino e più a lungo. A tale proposito andrebbero sostenuti – ad esempio per il tramite di interventi straordinari – i grandi progetti pianificati e in corso, dal Parc Adula, più grande parco nazionale in Svizzera, alla valorizzazione dell'area dell'Alto Ticino attraverso nuovi prodotti e pacchetti turistici, al mantenimento della Linea di montagna del Gottardo a scopi turistici (progetto "Cocodrillo"), ai progetti legati all'art. 93.1.c LAgr (Piumogna+Viva, Blenio+, Transumanza, Carasc), alle Terme di Acquarossa ed al Masterplan della Valle di Blenio, per non citare che alcuni esempi.

Il rischio di marginalizzazione dell'Alto Ticino, la cui raggiungibilità è già oggi limitata è conosciuto. Per orientare lo sviluppo dell'offerta turistica anche nell'Alto Ticino, è indispensabile cogliere l'incentivo dato da AlpTransit di ridefinire il piano dei trasporti cantonale e di procedere ad un ampliamento mirato dell'offerta dei trasporti pubblici (TILO, bus, ecc.) e delle infrastrutture collaterali (bike-sharing, car mobile, ecc.). Tramite un buon coordinamento tra i collegamenti di AlpTransit e la rete regionale, si possono creare le migliori premesse per indurre i turisti ad usufruire della varietà di offerte che il comprensorio offre.

Analisi SWOT – Tabella riassuntiva:

Forze	Debolezze
<ul style="list-style-type: none"> • Elementi storici, culturali e architettonici tipici e di notevole importanza: castelli dell'UNESCO, rustici, ... • Ampia e variegata offerta escursionistica • Condizioni climatiche miti e favorevoli ad un'offerta turistica differenziata sull'arco dell'anno • Tradizione enogastronomica legata ai prodotti provenienti dal territorio • Patrimonio naturalistico-paesaggistico incontaminato in prossimità delle aree urbane (Ritom-Piora, Greina) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza o qualità mediocre delle strutture ricettive, in particolare nelle regioni periferiche • Lacune nel servizio dei trasporti pubblici rendono difficoltosa l'accessibilità del turista alle regioni periferiche (in particolare alle Valli) • Assenza di un'offerta turistica coordinata, variegata e di qualità (pacchetti turistici, offerte uniche) • Accoglienza da migliorare
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento dell'accessibilità e conseguente aumento del flusso di turisti • Sviluppo di nuove forme di turismo (turismo di giornata, turismo di massa) che richiedono la creazione di pacchetti turistici adatti alle nuove esigenze • Visibilità mondiale grazie all'apertura di AlpTransit • Vocazione quale meta di residenze secondarie 	<ul style="list-style-type: none"> • Marginalizzazione delle Valli in assenza di una nuova pianificazione dei trasporti pubblici e delle misure di accompagnamento • Smantellamento della "Bergstrecke" • Trasformazione del turismo in turismo di durata sempre più breve (turismo di giornata) a scapito del numero e della durata dei pernottamenti • Ticino corridoio di transito e non di sosta

2.03 Formazione, ricerca e innovazione

Il Ticino ha sviluppato negli ultimi anni un'ampia offerta formativa di medio-alto livello. Parallelamente, sono stati gettate le basi per la creazione di nuovi strumenti atti ad incentivare e sostenere l'innovazione ed il transfer di conoscenze all'interno delle (e tra le) aziende. Ciò ha permesso di sviluppare alcuni poli di eccellenza riconosciuti a livello nazionale e internazionale.

La disponibilità di una serie di risorse sia a livello territoriale (superfici libere, prezzi contenuti dei terreni, rete autostradale), sia a livello di risorse essenziali per lo svolgimento di attività (dalle risorse energetiche alle risorse umane) ha permesso di attirare in Ticino realtà industriali, di ricerca e di sviluppo di primordine. Nonostante spesso non ne siamo a conoscenza, il Bellinzonese e Valli gode oggi della presenza di aziende ed istituti di ricerca quotati a livello mondiale (IRB, IOSI, Helsinn, Ruag, Timcal, ecc.).

I cambiamenti fondamentali che introdurrà AlpTransit sull'organizzazione territoriale metteranno le risorse disponibili al centro di un nuovo sistema socio-economico, aumentando l'attrattività del territorio per l'insediamento di nuove attività. Questa opportunità permette di incentivare ulteriormente lo sviluppo della regione valorizzando ed inserendo in un quadro politico adeguato le risorse disponibili per favorire l'insediamento di nuove realtà imprenditoriali e industriali (condizioni quadro, politica fiscale, ecc.). La stabilità della Svizzera ed il quadro legale che si sta delineando a sostegno dell'innovazione economica dovranno favorire la messa in rete delle piccole e medie aziende affinché la pressione territoriale (che andrebbe maggiormente e meglio monitorata) ed il possibile aumento della concorrenza – in particolare nelle prestazioni di servizio – accresciute dalla migliore accessibilità e dall'apertura delle frontiere, non indeboliscano ulteriormente la nostra economia.

Partendo da queste considerazioni il gruppo operativo è concorde sulla necessità di combinare al meglio e coordinare le risorse disponibili sul suolo regionale per rafforzare lo sviluppo e la gestione di insediamenti produttivi, di aziende all'avanguardia e di istituti di ricerca e favorire così uno sviluppo armonioso e sostenibile della ricerca, della formazione e dell'innovazione in Ticino. AlpTransit darà una maggiore visibilità alla regione e permetterà l'avvicinamento, in termini di tempi di percorrenza, ai maggiori centri urbani della Svizzera tedesca e della Lombardia. Le relazioni tra il Ticino e il Nord delle Alpi da un lato, la Lombardia dall'altro, si intensificheranno favorendo lo scambio di esperienze, di conoscenze e di risorse umane. Questa grande opportunità, andrà sfruttata a livello di formazione, mantenendo e sviluppando i percorsi formativi attuali (oggi scarsi nel Bellinzonese e Valli), sviluppandone di nuovi e appoggiandosi ai centri di ricerca d'Oltralpe. La necessità di milieu di formazione non dovranno unicamente agganciarsi ai mega trend mondiali (energie rinnovabili, sanità, biotech, ecc.), ma dovranno tenere presente in particolare le necessità del tessuto economico cantonale e regionale (pensiamo ad esempio ai profili richiesti dal CEP di Pollegio, oppure a quelli del centro di manutenzione e di pronto intervento di AlpTransit che troverà sede a Biasca) per permettere di usufruire di manodopera ticinese e scongiurare – per i profili di più alto livello – la partenza di molti cervelli.

Analisi SWOT – Tabella riassuntiva:

Forze	Debolezze
<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di risorse fondamentali per lo svolgimento di attività economiche: risorse umane, risorse energetiche, terreni/stabili • Offerta formativa di medio-alto livello • Buone condizioni quadro e stabilità • Presenza di aziende e centri di ricerca quotati a livello mondiale (IRB, IOSI, Timcal, Helsinn, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Formazione di base nelle Tre Valli e formazione legate alle attività sul territorio • Comunicazione interna ed esterna • Limitato promovimento della messa in rete delle aziende e delle conoscenze • Carenza di luoghi che favoriscano la nascita di nuove attività
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dell’attrattività del territorio e migliore accessibilità • Strumenti politici per la messa in rete e il transfer di conoscenze e il sostegno alle innovazioni (revisione L-Inn) • Avvicinamento ai centri di ricerca e ai poli universitari svizzeri e lombardi • Rifocalizzazione della formazione sulle necessità delle aziende 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento della concorrenza nelle prestazioni di servizio e pressione territoriale • Allontanamento dalla realtà locale • “Brain drain”

2.04 Economia e competitività territoriale

Il comprensorio del Bellinzone e Valli presenta un’economia variegata che, sebbene soggetta ad una crescita lenta e sempre più sottoposta alla centralità del polo luganese (centro economico del Cantone), dispone di importanti risorse che, se promosse attraverso un piano di sviluppo pensato, possono fare rifiorire questa regione caratterizzata da una posizione geografica centrale (vicinanza alla Lombardia e alla Svizzera centrale) e già oggi ben collegata alla rete di trasporti internazionali (asse del Gottardo).

La regione si caratterizza per la presenza di molteplici risorse utili e fondamentali allo sviluppo economico della regione, si pensi in particolare ai terreni industriali e artigianali, sempre più rari nel Sottoceneri, ed ai vantaggi economici per gli insediamenti nella regione (prezzi dei terreni tutto sommato ragionevoli, manodopera meno cara per rapporto al resto della Svizzera). Le condizioni quadro a livello cantonale (stabilità, infrastrutture, sanità, poli di eccellenza, ecc.) nonché l’offerta formativa e le nicchie della ricerca e dello sviluppo completano la rete di vantaggi per l’insediamento in queste zone.

Al di là degli aspetti strettamente economico-industriali, il comprensorio offre una serie di attività, dal turismo allo sport alla cultura, che influiscono positivamente sulla qualità di vita nella regione, favorendo l’attrattività della zona non solo per insediamenti industriali ma anche abitativi e di vacanza.

Il Ticino del post-AlpTransit correrà il rischio di essere incentrato maggiormente sul polo economico luganese, riducendo il Bellinzone e Valli a insediamento abitativo. Se l’opportunità di sviluppo quale zona residenziale non va certamente sminuita, è altresì vero che persiste il rischio di convertire il Sopraceneri a “regione dormitorio”, con conseguente riduzione dell’indotto economico e possibile aumento di prezzo dei locatari. La concentrazione delle residenze nelle zone suburbane condurrà ad un’ulteriore marginalizzazione delle Valli, spesso ancora oggetto di mancanza di infrastrutture o di iniziative imprenditoriali. Ciò accrescerà la pressione sul territorio e quindi, di riflesso, richiederà degli strumenti di pianificazione territoriale sempre più raffinati.

A seguito della migliorata accessibilità data dall'entrata in funzione di AlpTransit, verranno da un lato favoriti gli arrivi e le partenze dal Ticino, ma d'altro lato si pone il rischio per il Ticino di diventare un semplice corridoio di attraversamento (creazione di una zona grigia). Questo rischio potrebbe paradossalmente rappresentare anche una grande opportunità qualora vi sarà la capacità imprenditoriale di comprendere e anticipare gli effetti risultanti dai nuovi collegamenti ferroviari, modificando anche la mentalità e proponendo il cantone anche come residenza well ageing,.... Parallelamente, l'opportunità di ridefinire (potenziare) l'offerta dei trasporti pubblici potrà favorire l'insediamento abitativo ed il turismo al di fuori dei centri urbani, a condizione di saper colmare le lacune attuali dei collegamenti tra centri urbani e periferie (si pensa in particolare ad una "S-Bahn" cantonale). Nel suo piccolo, il Ticino ha l'opportunità di trasformarsi, considerata la diminuzione dei tempi di raggiungibilità favoriti da AlpTransit, in una "smart-city".

Punto principale e fondamentale del post-AlpTransit sarà la focalizzazione sull'eccellenza, ponendosi come obiettivo una strategia, ad esempio il perseguimento della strategia cantonale sull'innovazione, che attiri in Ticino attività economiche ad alto valore aggiunto. La scelta di puntare sull'insediamento di nuove aziende di spicco implica la disponibilità di infrastrutture adeguate per far fronte alle richieste che tali realtà richiedono, dai centri congressi alle scuole internazionali o di lingua inglese (elemento imprescindibile per attirare i centri di comando delle multinazionali).

AlpTransit rappresenterà sicuramente un'opportunità che, se colta, modificherà le condizioni socio-economiche attuali del Cantone. I tempi che ci separano dall'apertura della galleria di base del Gottardo sono stretti, per cui è fondamentale prendere spunto da altre regioni (ad es. Vallese) per ricercare delle best practices e per trarre i necessari insegnamenti dagli errori compiuti in passato in situazioni analoghe.

Analisi SWOT – Tabella riassuntiva:

Forze	Debolezze
<ul style="list-style-type: none"> • Posizione centrale sull'asse di transito nord-sud • Offerta di servizi e attività sportive, culturali e turistiche (buona qualità di vita) • Offerta formativa • Disponibilità di risorse (manodopera, terreni) per nuovi insediamenti a costi moderati • Approvvigionamento energetico • Attività di produzione, ricerca e sviluppo di punta 	<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di infrastrutture (centri congressuali, infrastrutture alberghiere, ecc.) in particolare nelle regioni periferiche • Formazione di alto livello limitata e mancanza di scuole internazionali • Scarsità di iniziative imprenditoriali • Struttura industriale di tipo tradizionale • Nessuna vocazione specifica
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> • Condizioni quadro: stabilità, servizi, sanità, poli di eccellenza, infrastrutture, ecc. • Vocazione residenziale • Saturazione Sottoceneri • Pianificazione dei trasporti pubblici e della rete TILO • Nuove forme di turismo (turismo giornaliero, well ageing) • Politica cantonale di sostegno all'innovazione e alla nascita di nuove aziende 	<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo degli agglomerati urbani quali "dormitori" (diminuzione dell'indotto economico e aumento degli affitti) • Corridoio di attraversamento • Ulteriore sviluppo del Sottoceneri quale centro economico • Ulteriore marginalizzazione delle Valli

3. Suggerimenti scaturiti dal gruppo operativo / ambiti di intervento

A quattro anni dall'apertura del tunnel di base del San Gottardo, il Bellinzonese e Valli è sempre più sottoposto alla pressione territoriale esercitata dal polo economico, finanziario ed industriale del Sottoceneri, ciò che amplia maggiormente il divario tra Sopra e Sottoceneri.

AlpTransit è nata come soluzione per far fronte al costante aumento del flusso di traffico merci e passeggeri che attraversa le Alpi. Con la sua inaugurazione si aprirà una nuova era per il traffico transalpino. Si presuppone che, come sottolineato da vari rapporti e studi nonché dalle esperienze passate a livello cantonale o dall'esperienza di altri, AlpTransit segnerà un momento importante per il Cantone non solo per le sue caratteristiche tecniche (tunnel più lungo al mondo) ma, soprattutto, modificando le condizioni esistenti ed offrendo nuove e diverse opportunità date dalla riduzione dei tempi di trasporto e conseguente avvicinamento del Ticino alla Svizzera tedesca e alla Lombardia. Lo spazio geografico risulterà molto diverso e si apriranno possibilità finora sconosciute, che il comprensorio dovrà saper cogliere e anticipare, definendo e focalizzando le proprie risorse su priorità nelle misure e negli investimenti, per non arrivare impreparati all'apertura del tunnel di base del Gottardo e subire poi gli eventi.

A tal fine, il gruppo operativo dell'ERS-BV si è chinato su due aspetti durante il workshop: un primo aspetto di raccolta di informazioni e di confronto (riassunte nel capitolo 2) ed un altro, più propositivo, di ricerca di possibili misure da intraprendere per far fronte ai rischi connessi all'apertura di AlpTransit e fruire delle potenziali opportunità che l'infrastruttura offrirà dal punto di vista dell'organizzazione territoriale di insediamenti residenziali e produttivi, dello sviluppo urbano, e del turismo.

Le necessità e i bisogni individuati sono la base per definire, sviluppare, elaborare e concretizzare misure necessarie per arrivare preparati al 2016 e al 2019. Il Gruppo operativo ha identificato i seguenti ambiti che rappresentano opportunità da cogliere, rispettivamente rischi da mitigare.

1. Territorio, ambiente e trasporti

- Rilanciare il tema della realizzazione completa di AlpTransit (galleria della Riviera, circonvallazione di Bellinzona e di Lugano, prolungamento verso l'Italia), affinché si scongiuri il rischio di una svalutazione di quest'opera da infrastruttura di valenza internazionale a semplice segmento transalpino. Le previsioni dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) mostrano che l'attuale tratta tra Lugano e Chiasso riuscirà a smaltire l'aumento del traffico fino al 2030. E' pertanto necessario identificare soluzioni già oggi, ritenuto che è stato necessario più di un trentennio per approvare la realizzazione della galleria di base del Gottardo (**→ misura 1 "Realizzazione completa ATG"**).
- Ciò diventa ancora più urgente se si considera che in Riviera e nelle stazioni di Bellinzona e di Lugano transiteranno da 180 a 252 treni/giorno feriale (quelli merci lunghi fino a 750 metri). Il carico ambientale per la nostra Regione e i terreni persi per l'errato affiancamento all'autostrada della linea ferroviaria (con i relativi raccordi e vincoli entro cui non si può usufruire del territorio) pone la questione delle compensazioni e degli indennizzi (o attraverso misure di mitigazione degli effetti, o in termini economici) per questo peggioramento.
- La necessità di chiarezza nella pianificazione dei trasporti (tracciati, tempistiche, ecc.) e nella definizione della politica dei trasporti (pensiamo anche al tema del tunnel autostradale del Gottardo) richiama alle preoccupazioni per il traffico merci che andrà attentamente

- monitorato (→ **misura 2 “Osservatorio per il monitoraggio degli effetti di ATG, in generale, e del traffico merci in particolare”**);
- L’attività di comunicazione/marketing territoriale a 360° potrebbe rappresentare un utile strumento per rafforzare la “location Ticino”, per nuovi insediamenti di aziende, per il turismo oppure per l’arrivo di nuovi contribuenti (tema ripreso nei punti 2. e 4.).
 - Le regioni periferiche del Cantone continuano a registrare un divario di crescita significativo rispetto alle regioni più dinamiche. Nell’Alto Ticino gli squilibri sono ancora più evidenti e tale situazione non potrà che aggravarsi con la messa in esercizio di AlpTransit che di fatto “taglierà fuori” ampie fette di territorio ticinese dai benefici attesi. Per questo motivo sarà necessario puntare sul rafforzamento del traffico regionale TILO (→ **misura 3 “Realizzazione di una S-Bahn TI”**) e impedire l’abbandono della Leventina: la linea di montagna dovrà rimanere in esercizio per garantire la capacità dell’intero sistema AlpTransit (sistema combinato), dovrebbe inoltre garantire ancora i collegamenti regionali e nazionali e infine diventare un’interessante opportunità turistica, prevedendo ad esempio il coinvolgimento del Museo dei trasporti di Lucerna, nato sulla scia dell’euforia ferroviaria con l’esercizio della Gotthardbahn (→ **misura 4 “Mantenimento e valorizzazione della linea di montagna del San Gottardo”**). Il tema oggi potrebbe essere analogo, in quanto a ca 130 anni di distanza, la Confederazione vivrà un altro collegamento ferroviario altrettanto importante quanto la linea dell’Ottocento.
 - Grande attenzione è stata posta sulle difficoltà e sui rischi, ma anche sulle opportunità e sulle potenzialità del turismo per gli aspetti intrinsecamente associati al territorio (ripreso al pt. 2).
 - Il tema delle stazioni va affrontato a 2 livelli. Il primo, concerne la riqualifica delle stazioni “storiche” (Biasca e Bellinzona) e la creazione di nuove fermate (→ **misura 5 “Rinnovo e ristrutturazione delle stazioni FFS e delle aree adiacenti”**). Si rimanda ai lavori delle due CRT, raccomandando una stretta collaborazione tra ERS-BV, CRT Bellinzonese e CRT RTV e valutando per il futuro i vantaggi di una sola CRT per tutto il comprensorio. Il secondo, riguarda lo sviluppo e la valorizzazione dei comparti e delle aree adiacenti alle stazioni FFS (→ **misura 6 “Pianificazione e valorizzazione dei comparti delle stazioni ferroviarie”**). A questo si aggiunge l’importante tema del riordino fondiario (→ **misura 7 “Riordino fondiario e recupero delle aree industriali dismesse o inquinate”**).
 - Sviluppo e proseguimento di progetti concreti: parchi nazionali e suburbani, Programma San Gottardo, Infocentro Pollegio, ecc. Il Gruppo ha pure messo l’accento sulle potenzialità del Parco fluviale del Ticino e dello sviluppo di un possibile “Giardino Alpino”, ritenuto che lo spazio che va dal Piano di Magadino, fino al massiccio del Gottardo (Leventina), al Lucomagno (Blenio) e al San Bernardino (Mesolcina), passando per la Valle Riviera, rappresenta uno spazio unico caratterizzato dall’alternanza di zone residenziali, agricoltura, spazi naturali di pregio e zone per attività economiche (→ **misura 8: “procedere alla redazione di un piano comprensoriale (scheda di PD)”**).

2. Turismo

- Un accento particolare è stato posto sulla necessità di migliorare l’organizzazione del settore, la sua governance ed il marketing in vista del 12.12.2016 (→ **misura 9 “Marketing 12.12.16 e anni seguenti”**). Queste problematiche sono note e nuove soluzioni saranno elaborate nell’ambito della revisione della L-tur.

- E' emersa la necessità di procedere ad un miglioramento dell'offerta, sia in termini di fattori "soft" (formazione, ospitalità, ecc.), sia in termini di strutture fisiche per il pernottamento (in taluni casi non più al passo con i tempi) e grandi infrastrutture turistiche, sia in termini di prodotti e pacchetti turistici (→ **misura 10 "Miglioramento dell'offerta turistica"**).
- L'accento andrebbe posto sulle risorse locali (territorio, storia, cultura, natura, sport e svago, ecc.) e sulle tipicità (si pensi ad esempio al Mercato di Bellinzona, oppure alle potenzialità di marchi quali il Parco Nazionale, il Giardino alpino, slow food o la rete europea di borghi autentici) (→ **misura 11 "Valorizzazione delle risorse locali e delle tipicità" e misura 12 "Sviluppo del concetto di Giardino alpino"**).
- I grandi eventi e la creazione di un Ticino Hospitality center sono stati ritenuti progetti da approfondire (→ **misura 13 "Sostegno ai grandi eventi e concetto "Ticino Hospitality"**).
- Per i temi del rafforzamento dei trasporti pubblici (concetto centro – periferia) e della valorizzazione delle stazioni FFS si rimanda al punto 1. sopra.
- Anche in questo ambito si è messa in evidenza la necessità di un forte e serio coordinamento in merito ai progetti correlati ad AlpTransit tra i vari Enti, e tra Cantone, Regione e Comuni.
- In tutte le misure elencate va percorsa la via del "passo non più lungo della gamba" mantenendo le attività semplici ma efficaci (Keep It Simple (KIS)).

3. Formazione, ricerca e innovazione

- Per favorire la nascita di nuove imprese e sfruttare appieno il potenziale della messa in rete di competenze e risorse in settori strategici e ad elevato valore aggiunto, il Gruppo ha posto al centro dell'attenzione la concretizzazione del concetto di Casa dell'innovazione nel settore delle scienze della vita nel Bellinzonese (IRB, IOSI, ecc.) come pure la necessità di creare dei luoghi fisici per stimolare la nascita di nuove start up in settori legati al territorio (es. energie rinnovabili, ecc.) (→ **misura 14 "Casa dell'innovazione e/o incubatore nel Sopraceneri"**).
- Per quanto riguarda invece il settore dei trasporti, e come ricordato al punto 1. sopra, è stato posto l'accento sulla necessità di sviluppare un concetto moderno per il traffico merci e per il trasporto intermodale (cf. studio SUPSI e proposta SIA) (→ **misura 15 "Studio di un concetto moderno per il traffico merci"**).
- Sono state discusse le numerose iniziative presenti sul territorio che rappresentano dei centri di competenza o di eccellenza e che andrebbero ulteriormente sviluppate al fine di raggiungere un riconoscimento di tipo universitario. Ad esempio, il master di medicina permetterebbe non solo di dare un contributo ad un grave problema nazionale, ma avrebbe importanti effetti positivi sulla qualità dell'offerta di cura cantonale-regionale, sul potenziamento della ricerca e sul tessuto industriale ticinese. Analogamente un master di specializzazione sul tema del traffico e dei trasporti delle persone e delle merci, come pure dell'energia in generale (risparmio, efficienza e produzione rinnovabile) permetterebbe di rafforzare i legami con le scuole Politecniche federali. L'avvicinamento a Zurigo, la cui distanza con Bellinzona si ridurrebbe con AlpTransit a ca. 1h30', rende sicuramente possibile anche una delocalizzazione di eventuali istituti o di determinate strutture. A ciò si aggiunge il sostegno per la realizzazione di un Centro di formazione di livello superiore tipo master concernente la mobilità ferroviaria presso le Officine di Bellinzona. Queste proposte si inseriscono nell'idea di sviluppare un campus universitario legato alla mobilità (→ **misura 16 "Creazione di centri di competenza e di poli universitari"**).

- Il Gruppo ha rivolto la sua attenzione anche sulla rifocalizzazione della formazione professionale, che va posta più in sintonia con le esigenze dell'economia e dei posti di lavoro e professioni creati dalle aziende e dalle attività sul territorio (→ **misura 14a "Realizzazione di nuove scuole del secondario 2 o trasferimento di parti di esse nella RTV"**; → **misura 17 "Rifocalizzazione della formazione professionale"**).
- La verifica della fattibilità di creare una Scuola internazionale, tipicamente con corsi in lingua inglese e di elevato livello, si inserisce nel discorso di quali strutture ed infrastrutture occorrono per attirare non solo le aziende, ma anche i loro titolari e i quadri dirigenti, sull'esempio di ciò che avviene in alcuni Cantoni della Svizzera centrale (→ **misura 18 "Verifica della fattibilità e della domanda di scuole internazionali"**).

4. Economia e competitività territoriale

- Il modello di area urbana estesa che si imporrà con AlpTransit, sull'asse Zurigo-Lucerna-Ticino, impone di ripensare il marketing territoriale, ad esempio attraverso la creazione di un'agenzia per la promozione territoriale per le aziende e lo sviluppo delle aree industriali (poli di sviluppo, Biasca, Bodio, ecc.) (→ **misura 19 "Agenzia per la promozione territoriale e attuazione di una campagna di marketing territoriale"**).
- Analogamente, è stata ritenuta interessante la proposta di approfondire la necessità di creare un centro regionale per la messa in rete delle aziende (→ **misura 20 "Centro di consulenza regionale per la messa in rete delle aziende"**).
- Queste due iniziative mirano a rilanciare la progettualità e la creatività, come pure a favorire la diffusione del sapere dei poli di eccellenza alle altre aziende del territorio
- Un accenno è stato fatto anche alla creazione di una banca dati di terreni e immobili industriali, attualmente in elaborazione (→ **misura 21 "Sviluppo e consolidamento della banca dati sui terreni e gli immobili disponibili per l'insediamento di attività economiche"; creazione di un inventario di tutti gli edifici vuoti o in vendita"**).
- Per quanto attiene all'idea di realizzare uno o più parchi tecnologici "settoriali" si rimanda alle considerazioni del punto 3. sopra.
- L'importanza delle condizioni quadro e della politica fiscale è pure stata discussa, menzionando l'importanza di mantenere l'attuale ranking fiscale nei confronti degli altri Cantoni (obiettivo minimo) e dell'importanza della defiscalizzazione degli investimenti e della spesa in ricerca e sviluppo.
- La realizzazione di un centro congressuale rappresenta pure un progetto da perseguire a livello regionale.

Identificate le opportunità da cogliere e le possibili misure da adottare in vista dell'apertura di AlpTransit, il Gruppo operativo si è chinato sugli attori principali che dovranno attuarsi per mettere in pratica le misure individuate ed arrivare così pronti all'apertura di AlpTransit.

I differenti ambiti tematici comportano naturalmente il coinvolgimento di vari attori, che dovranno essere coordinati tra loro. Appare in tal senso fondamentale agire sul territorio tramite una "squadra locale", che sia qualificata e ben conosca il territorio, i suoi punti di forza e le sue necessità per cogliere le opportunità di sviluppo date da AlpTransit e implementare le misure definite. L'ERS-BV potrà assumere un ruolo di promotore, di sostegno, di coordinamento e di messa in rete dei vari attori, che necessiteranno indubbiamente anche del sostegno politico ed istituzionale. Il Cantone, i Comuni e, talvolta, anche la

Confederazione giocheranno una parte importante in tutti gli ambiti tematici rilevati. I nuovi Comuni avranno un ruolo fondamentale nella pianificazione del territorio e nell'organizzazione del riordino fondiario, in collaborazione con gli uffici cantonali preposti. Gli enti turistici e le future destinazioni turistiche (*Destination management organization* - DMO) dovranno agire sul fronte turistico facendo leva sugli attori locali (albergatori, strutture turistiche, associazioni di categoria, vari fornitori di servizio e prestazioni, ecc.), mentre gli attori della formazione (USI, SUPSI, DECS, ecc.), della ricerca (IRB, IOSI, EOC, ecc.) ed i promotori dell'innovazione (Agire, CP Start Up, ecc.) dovranno farsi promotori di iniziative nel campo della ricerca e della formazione. Non vanno dimenticati tutti gli attori privati che sarà necessario coinvolgere a seconda della misura individuata (associazioni di categoria, enti, industria, imprenditori, ecc.).

Per portare avanti il lavoro intrapreso con questo workshop, è emersa la necessità di ulteriori momenti di confronto e di approfondimento affinché le misure individuate trovino seguito. Considerati i tempi ristretti, sarà necessario operare al più presto (agire e non più delegare), promuovendo incontri regolari e coordinati fra tutti gli attori coinvolti affinché si possa trovare un certo consenso sulle soluzioni individuate ed intavolare i passi necessari per realizzare queste soluzioni.

4. Sintesi e approfondimento delle misure prioritarie

Come si è indicato a più riprese, la messa in esercizio di AlpTransit offre un potenziale di crescita e di sviluppo per il Cantone Ticino. Si tratta però di opportunità che non si ripercuoteranno automaticamente attraverso effetti positivi o negativi ma che richiederanno, per essere concretizzate, l'attivazione mirata e coordinata di una serie di misure e di progetti specifici.

I risultati elaborati nei capitoli precedenti costituiscono la base per la definizione di un masterplan contenente le linee guida e gli ambiti di intervento che l'ERS-BV ritiene prioritari al fine di valorizzare e ottimizzare l'impatto economico derivante dalla messa in esercizio di AlpTransit in Ticino. Di seguito proponiamo una serie di misure e progetti specifici da attuare con priorità e celerità, a complemento di quanto già previsto dal Programma di agglomerato del Bellinzone (PAB) e nel Rapporto concernente il Piano regionale dei trasporti della Regione Tre Valli redatto dall'apposita Commissione.

4.01 Territorio, ambiente e trasporti

Misura 1	Realizzazione completa di AlpTransit
Chi ?	Conf., FFS, Cantoni, deputazione TI alle camere federali, CRT e Enti Regionali per lo Sviluppo
Come ?	<ul style="list-style-type: none"> - Lobbying a Berna tramite CdS, deputati ticinesi, lobbyista ticinese, Comitato San Gottardo,... - Inserimento della realizzazione completa su entrambi i versanti nord/sud di AlpTransit nel progetto di Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF) - Mandato per uno studio di fattibilità della Stazione Ticino ad esperti / istituto universitario
Obiettivi ?	<ul style="list-style-type: none"> - Pianificare e realizzare al più presto il completamento della linea AlpTransit, come auspicato di recente anche dai 13 Governi cantonali che fanno parte del Comitato del San Gottardo: <ul style="list-style-type: none"> o Galleria della Riviera e rampe d'accesso o Circonvallazione dell'agglomerato di Bellinzona o Aggiramento di Lugano o Prolungamento a sud di Lugano e collegamento con l'Italia e la rete europea - Realizzazione della Variante Ticino e delle opere collaterali - Studio di fattibilità della Stazione Ticino
Quando ?	FAIF (seconda fase)

<i>Misura 2</i>	Osservatorio per il monitoraggio degli effetti di AlpTransit (in generale) e del traffico merci (in particolare)
<i>Chi ?</i>	Confederazione, Cantone, Comuni, CRT e Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	Monitoraggio 1: mandato di studio a USI / SUPSI o a un team di esperti per monitorare gli effetti di AlpTransit sulla struttura economica cantonale, il turismo, il mercato immobiliare, ecc. Monitoraggio 2: sugli effetti ambientali e concernenti la vivibilità del traffico ferroviario merci. Completamento dell'OASI o osservatorio ad hoc.
<i>Obiettivi ?</i>	Conoscere gli impatti di AlpTransit e definire le misure necessarie per far fronte alle modifiche socioeconomiche e ambientali/territoriali che AlpTransit comporterà. Specificatamente per il traffico merci (ritenuto un potenziale sull'asse del SG di 6 treni merci all'ora e per direzione, rispettivamente 2 Intercity all'ora ZH-Lugano per direzione): <ul style="list-style-type: none"> - Monitorare il flusso di traffico merci che transiterà in Ticino e pianificare l'adozione di misure, se e dove necessario, che vadano oltre alle misure attive e passive adottate finora (ripari fonici, contributi per isolamento fonico degli edifici, materiale rotabile secondo le norme 2020, ecc.) quali ad es. la compensazione per il deprezzamento dei terreni, indennizzi, ecc. - Evitare che il San Gottardo diventi il corridoio di transito del traffico merci, dovendosi assorbire anche le quote che erano previste per il Lötschberg. Gestione del conflitto di utilizzo tra traffico viaggiatori vs. merci, a favore dei bisogni del Cantone; chiarimento delle simulazioni in atto per l'attribuzione delle tracce al traffico merci e al traffico viaggiatori.
<i>Quando ?</i>	Monitoraggio da subito per avere base di paragone con gli effetti dell'esercizio dopo il 12.12.2016

<i>Misura 3</i>	Realizzazione di una S-Bahn Ticino
<i>Chi ?</i>	Confederazione, Cantone, Comuni, CRT e vari programmi di agglomerato
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione degli interventi e delle raccomandazioni previsti nel PAB e nel PRT della RTV - Realizzazione degli intendimenti delle relative schede di PD (es. scheda M7)
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico, in particolare nell'agglomerato e verso/da le Valli. Senza misure di accompagnamento, le regioni periferiche, ed il particolare la RTV, risultano infatti tagliate fuori dai vantaggi di ATG - Valorizzazione dei nodi di interscambio nelle stazioni - Garantire la continuità e lo sfruttamento della linea esistente della Leventina - Risolvere le problematiche legate alla mobilità in generale ed ai colli di bottiglia
<i>Quando ?</i>	Parzialmente già in atto (da perseguire)

<i>Misura 4</i>	Mantenimento e valorizzazione della linea di montagna del San Gottardo
<i>Chi ?</i>	Cantoni Ticino e Uri, Programma San Gottardo, Comuni, CRT, Ticino Turismo, ETL, ERS-BV, ecc.
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Assicurare il mantenimento di questa linea per il traffico regionale e interregionale - Concretizzazione di un concetto di valorizzazione turistica integrato nella strategia di sviluppo regionale e cantonale - Sfruttare la linea a scopi turistici come da intendimenti del progetto "Club del San Gottardo" - Coinvolgimento di vari partners: FFS, FFS Historic, Museo dei trasporti di Lucerna, ecc. - Avvio della procedura per l'ottenimento del marchio UNESCO
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Limitare il rischio di smantellamento delle linea di montagna nel medio termine - Integrazione dell'offerta turistica e messa in rete dei punti di interesse nella regione - Creazione di nuovi posti di lavoro nell'Alto Ticino
<i>Quando ?</i>	Valutazioni in corso.

<i>Misura 5</i>	Rinnovo e ristrutturazione delle stazioni di Bellinzona, Biasca, Arbedo Castione, ecc. e delle aree adiacenti
<i>Chi ?</i>	FFS, Cantone, Comuni, CRT e programmi di agglomerato
<i>Come ?</i>	Implementazione delle misure previste nel PAB e nel PRT RTV
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Rinnovare le stazioni di Bellinzona, di Biasca e dei Comuni ove ciò è previsto - Riqualificare gli spazi urbani adiacenti e circostanti, con la creazione di aree adatte alle nuove necessità, pensando in particolare alla messa a disposizione di superfici per attività formative o ad elevato valore aggiunto - Migliorare la rete di collegamenti del trasporto pubblico / nodi di interscambio per gli agglomerati e per le valli (v. anche misura n. 3) - Promuovere l'immagine del Ticino attraverso la prima fermata a sud di AlpTransit
<i>Quando ?</i>	Progetti in corso da accelerare per rispettare il termine del 12.12.2016

<i>Misura 6</i>	Pianificazione e valorizzazione dei comparti delle stazioni ferroviarie
<i>Chi ?</i>	FFS, Cantone, Comuni, CRT e Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	<p>L'esperienza del Lötschberg mostra come le aree delle stazioni sono destinate a diventare il fulcro dello sviluppo regionale. Per questo raccomandiamo le seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Completamento e approfondimento dello studio del Cantone/DT "AlpTransit e le prospettive di sviluppo dei comparti delle stazioni" (strumento di lavoro/conoscenza) affidato all'arch. Felix Günther - Un programma per la riqualifica delle aree inutilizzate o sottoutilizzate adiacenti alle stazioni - Avvio di alcuni progetti pilota per PR flessibili nelle aree delle stazioni oppure concessione di bonus (a determinate condizioni) su IS, IO, indice di edificabilità, altezze massime, ecc. (ad es. comparto Leon D'Oro e Via Cancelliere Molo a Bellinzona, alcune zone del quartiere San Paolo, ecc.) secondo il principio di una stretta collaborazione tra pubblico e privato (PPP) - Valorizzazione dei Poli di sviluppo economico (Arbedo-Castione ad esempio)
<i>Obiettivi ?</i>	Disporre di uno strumento di lavoro per pianificare e anticipare i problemi nelle aree di sviluppo adiacenti alle stazioni FFS, traendo i dovuti insegnamenti dall'esperienza dell'Alto Vallese
<i>Quando ?</i>	Urgente

<i>Misura 7</i>	Riordino fondiario e recupero delle aree industriali dismesse o inquinate
<i>Chi ?</i>	Confederazione, Cantone, Comuni, industria, proprietari di sedimi, Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Varo di un programma ad hoc per la bonifica ed il recupero di selezionate zone industriali dismesse o inquinate - Identificazione delle necessità e avvio di un programma di riordino fondiario e pianificatorio
<i>Obiettivi ?</i>	Definire il riordino e lo sviluppo dei comprensori territoriali in funzione delle specifiche caratteristiche e favorire il riutilizzo di aree attualmente non sfruttabili a fini economici, aumentando le possibilità di insediamento di nuove aziende nel comprensorio
<i>Quando ?</i>	Da avviare appena possibile

<i>Misura 8</i>	<i>Procedere alla redazione di un piano comprensoriale per la Regione Tre Valli (scheda di PD)</i>
<i>Chi ?</i>	Cantone, Comuni e ERS-BV
<i>Come ?</i>	Studio e allestimento di un piano comprensoriale da integrare nel Piano direttore
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Allestire un piano di sviluppo territoriale per l'Alto Ticino da consolidare in una scheda di PD - Messa in valore dei punti e dei progetti concreti coerenti con il piano comprensoriale
<i>Quando ?</i>	Subito

4.02 Turismo

<i>Misura 9</i>	<i>Marketing in ottica 12.12.2016 e marketing successivo</i>
<i>Chi ?</i>	Ticino Turismo, ETL e associazioni di categoria
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Allestimento di un concetto di marketing per promuovere l'apertura di AlpTransit nel 2016 e per il dopo AlpTransit - Posizionamento chiaro su mercati, segmenti di clientela e prodotti - Misure di sensibilizzazione verso vari attori del settore: ad es. premi ad iniziative mirate quali allestimento vetrine, week end tematici legati al territorio, alla cultura, ecc. - Sostegno all'adesione e alla realizzazione, su vasta scala, del programma qualità della Federazione svizzera del turismo (FST), per l'ottenimento delle certificazioni Q1 e Q2, oppure al programma "Famiglie benvenute" - Creazione di pacchetti tematici per soggiorni di 2-3-4 giorni, ecc.
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Migliorare e promuovere l'immagine del Ticino - Miglioramento delle infrastrutture ricettive e dei servizi di accoglienza / ospitalità - Incrementare il turismo e il numero di pernottamenti - Ridurre il rischio legato all'aumento del turismo di giornata a scapito del turismo "classico"
<i>Quando ?</i>	Subito

<i>Misura 10</i>	<i>Miglioramento dell'offerta turistica ticinese</i>
<i>Chi ?</i>	Cantone, strutture turistiche (albergatori, fornitori di servizi e prestazioni, ecc.), associazioni di categoria, Ticino turismo, ETL, Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	<p>La messa in esercizio di AlpTransit accrescerà l'interesse per il turismo di giornata e di breve durata. Sarà necessario adottare delle misure per approfittare di questa opportunità, evitando però che ciò avvenga a scapito del turismo di più lunga durata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento delle infrastrutture tramite incremento dei fondi per le ristrutturazioni/il riposizionamento di strutture alberghiere o para-alberghiere - Sviluppo di un concetto di gestione delle residenze secondarie e dei rustici - Sostegno a grandi progetti faro - Misure puntali: radar meteo, applicazioni tecnologiche, creazioni di pacchetti tematici, ecc.
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Ridurre il rischio di un aumento del turismo di giornata a scapito del turismo di più lunga durata - Migliorare la competitività del settore - Scongiorare la riduzione della durata media dei pernottamenti - Mantenere l'attuale quota di mercato
<i>Quando ?</i>	Subito

<i>Misura 11</i>	Valorizzazione delle risorse locali e delle tipicità
<i>Chi ?</i>	Attori turistici (albergatori, fornitori di servizi e prestazioni, ecc.), associazioni di categoria, Ticino Turismo, ETL, Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	<p>Coordinamento tra gli attori presenti sul territorio per promuovere i prodotti tipici del territorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ticino a tavola - Marchio Ticino - Creazione di un paniere di prodotti tipici - Allestimento del concetto di Réseau des maisons du terroir - Sviluppo di pacchetti turistici su questo tema <p>Sostegno alla creazione di nuovi marchi: San Gottardo, ParcAdula, ecc.</p>
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere i prodotti tipici locali, la tipicità e la genuinità al fine di garantire il massimo di indotto a livello locale e regionale - Caratterizzare l'offerta turistica con offerte enogastronomiche
<i>Quando ?</i>	Subito

<i>Misura 12</i>	Sviluppo del concetto di "Giardino alpino"
<i>Chi ?</i>	Ticino Turismo, ETL, Comuni, Patriziati, ERS-BV, associazioni varie
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sostegno e promozione alla creazione di parchi naturali (Parc Adula, Parco del Ticino, Parco del Piano di Magadino) - Sostegno allo sviluppo degli spazi d'esperienza definiti dal PSG - Messa in rete di questi prodotti e sviluppo di un concetto globale di "Giardino alpino" - Riappropriazione dei terreni "riservati" da AlpTransit
<i>Obiettivi ?</i>	Creazione di aree di svago di prossimità e conservazione / valorizzazione delle aree verdi
<i>Quando ?</i>	Subito

<i>Misura 13</i>	Sostegno all'organizzazione e alla promozione di grandi eventi e concetto "Ticino Hospitality"
<i>Chi ?</i>	Cantone, attori turistici, associazioni di categoria, Ticino Turismo e ETL
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sostegno all'organizzazione di eventi di grande impatto, non solo in ambito strettamente turistico - Creazione di un concetto di Hospitality che permetta il corretto accompagnamento del turista dall'organizzazione, al fattivo svolgimento della vacanza e al ritorno a casa (accoglienza virtuale, fisica, contact center, ecc.).
<i>Obiettivi ?</i>	Promuovere il turismo, in particolare di nicchia e congressuale (scientifico, medico, culturale, ecc.)
<i>Quando ?</i>	Subito

4.03 Formazione, ricerca e innovazione

<i>Misura 14</i>	Creazione di una casa dell'innovazione e/o incubatore d'azienda nel Sopraceneri
<i>Chi ?</i>	Cantone, AGIRE, aziende e istituti di ricerca (IRB, IOSI, EOC, Cardiocentro, Neurocentro, ecc.), Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	<p>La maggiore accessibilità potrà influenzare soprattutto alcuni settori economici sensibili all'offerta di trasporto pubblico: funzioni di management, terziario avanzato, commercio, turismo, attività scientifiche e di ricerca, ecc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coinvolgimento degli attori della formazione (USI, SUPSI, ecc.), dell'imprenditorialità (IRB, AGIRE, Cc-Ti, AITI, ecc.), dello sviluppo economico (USE, ERS, ecc.) e delle aziende innovative

	<p>per la definizione delle necessità</p> <ul style="list-style-type: none"> - Studio delle best practices a livello nazionale e internazionale e applicazione del modello più adeguato alla realtà ticinese
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Favorire la nascita di nuove imprese attraverso la messa a disposizione di una serie di risorse di sostegno alle start-up - Favorire la messa in rete delle competenze, della conoscenza e delle risorse e promuovere le collaborazioni interaziendali
<i>Quando ?</i>	Approfondimenti sono in corso

<i>Misura 14 a</i>	Realizzazione di nuove scuole del secondario 2 o trasferimento di parti di esse nelle Tre Valli
<i>Chi ?</i>	Cantone, attori della formazione (licei, scuola cantonale di commercio, SUPSI, scuole professionali)
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Coinvolgimento degli attori della formazione (Licei, Scuola cantonale di commercio) e definizione delle necessità - Sostegno alla realizzazione di nuove sedi o "filiali" delle scuole del secondario 2 nelle Tre Valli - Sostegno alla delocalizzazione di alcuni dipartimenti delle scuole universitarie professionali nelle Tre Valli
<i>Obiettivi ?</i>	- Promozione e messa a disposizione di nuove opportunità formative
<i>Quando ?</i>	Da approfondire

<i>Misura 15</i>	Studio di un concetto moderno per il traffico merci
<i>Chi ?</i>	Confederazione, Cantone, FFS, ecc.
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Valutazione dei vantaggi e degli svantaggi dei più innovativi sistemi per il traffico merci e i nodi di interscambio (RailValley, Flexiwagon, Modalhor, ecc.) - Conclusione dello studio sul concetto intermodale da parte della SUPSI - Oltre al completamento di AlpTransit si chiede di valutare la fattibilità di un corridoio in galleria supplementare ad uso esclusivo del traffico di transito per le merci (proposta SIA). In base alle prospettive dell'ARE, entro il 2030 l'infrastruttura ferroviaria sarà satura e non permetterà il raggiungimento dell'obiettivo del trasferimento (max. 650mila veicoli pesanti in transito attraverso la Svizzera entro il 2018). L'utilizzo degli stessi binari da parte del traffico viaggiatori e merci crea problemi di capacità e di carico fonico per le regioni interessate, in particolare per gli agglomerati urbani. Realizzare apposite linee per treni merci in transito apporterebbe numerosi vantaggi (vedi sotto).
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scongiurare il rischio di un utilizzo di questa infrastruttura a scapito del traffico regionale e del traffico viaggiatori a lunga percorrenza - Scongiurare che il San Gottardo assuma anche la quota merci del Lötschberg e diventi un corridoio merci della Svizzera e di tutta l'Europa - Oltre al completamento di AlpTransit si chiede di ritrovare finalmente il concetto originale delle NTFA votato dal popolo nel 1998 - Vantaggi di una nuova linea (ove necessario in galleria) riservata alle merci: non vi sono differenze di velocità (aumento di capacità sulle linee di AlpTransit), il trasporto di merci pericolose avviene principalmente in galleria ciò che riduce i rischi per la popolazione, nelle zone abitate diminuisce l'inquinamento fonico, progettare e tracciare nuove linee ferroviarie per il traffico merci è "più semplice", i costi per una galleria riservata esclusivamente alle merci sono di ca. il 30% inferiori rispetto alle gallerie con traffico misto, si creerebbe lo spazio per lo sviluppo del concetto S-Bahn
<i>Quando ?</i>	Da approfondire quanto prima

<i>Misura 16</i>	<i>Creazione di centri di competenza e di poli universitari</i>
<i>Chi ?</i>	Cantone, Comuni, aziende e istituti di ricerca, USI ed altre università e politecnici
<i>Come ?</i>	<p>Grazie alla migliore raggiungibilità del Ticino, in particolare da / verso nord, vanno da subito rafforzati i legami dei nostri centri d'eccellenza con i poli universitari. Si chiede in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Di sostenere la realizzazione del master di medicina, assicurando il coinvolgimento di primari attori quali EOC, IOSI, IRB, Cardiocentro, Neurocentro, ESASO (European School for Advanced Studies in Ophthalmology), ESO (European School of Oncology), ecc., ed in particolare di concludere la fase 2 (definizione del progetto di dettaglio e rapporto del CdS al GC) e avviare velocemente le fasi 3 (2014-2017, assegnazione di 100 posti di formazione supplementari) e 4 (2017-2020, avvio dei corsi). Si richiede in particolare di consolidare il coinvolgimento dell'IRB che permetterebbe di organizzare corsi specifici nel campo dell'immunologia di base rafforzando il filone delle scienze biomediche (opzione particolarmente interessante per i giovani medici che intendono orientarsi verso la ricerca). Sarà inoltre da valutare l'attivazione del filone delle cure palliative e dell'e-health. - Di sostenere e rafforzare a tutti i livelli il ruolo dei centri di eccellenza (es. l'IRB) e sostenere i loro sforzi di collaborazione con istituti specializzati nella ricerca ed in settori di punta - Di sostenere lo sviluppo ed il consolidamento di un Kinderzentrum e di un Cancer Center presso l'Ospedale Regionale di Bellinzona e Valli. - Sostegno alla realizzazione dei centri di competenza e formazioni superiori tipo master quali il centro di formazione sulla mobilità ferroviaria presso le Officine di Bellinzona - Di verificare la fattibilità per un master di specializzazione sul tema del traffico e dei trasporti delle persone e delle merci: delocalizzazione di eventuali istituti o strutture approfittando della migliorata accessibilità sull'asse Ticino-Zurigo. - Messa in rete e collaborazioni con poli universitari e centri di ricerca e di eccellenza del nord delle Alpi (ETHZ, Università, ecc.) e della Lombardia (Politecnico di Milano)
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Creazione di posti di lavoro altamente qualificati e promozione della formazione di alto livello, della ricerca, dell'innovazione e dello sviluppo scientifico-tecnologico - Messa a disposizione delle risorse per favorire l'innovazione e la ricerca
<i>Quando ?</i>	Da subito

<i>Misura 17</i>	<i>Rifocalizzazione della formazione professionale (lingue,...)</i>
<i>Chi ?</i>	Cantone, Formazione professionale, SUPSI, imprese e associazioni economiche
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Implementazione di un concetto di formazione legato ad AlpTransit (apprendimento della lingua tedesca, sviluppo di percorsi formativi integrati, ecc.) tramite un'analisi della situazione e dei bisogni e ricorrendo ai fondi per la formazione professionale per le necessità di finanziamento - Maggiore informazione, sensibilizzazione e orientamento dei giovani sulle opportunità lavorative legate alle professioni tecniche e alle "nuove" professioni (es. legate al Cleantech)
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare dei percorsi formativi che rispondano alle necessità delle aziende sul territorio e all'offerta di posti di lavoro - Migliorare le competenze linguistiche dei giovani e delle persone in formazione - Favorire l'impiego di manodopera locale
<i>Quando ?</i>	Subito

<i>Misura 18</i>	<i>Verifica della fattibilità e della domanda di scuole internazionali</i>
<i>Chi ?</i>	Cantone, associazioni economiche, scuole private
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Analisi dei bisogni / della situazione - Best practices (Zugo, Svitto, ecc.)
<i>Obiettivi ?</i>	Ampliamento della scelta formativa ed internazionalizzazione della formazione
<i>Quando ?</i>	Non urgente

4.04 Economia e competitività territoriale

<i>Misura 19</i>	<i>Creazione di un'agenzia per la promozione territoriale e attuazione di una campagna di marketing territoriale (in ottica apertura di AlpTransit e dopo l'apertura)</i>
<i>Chi ?</i>	Cantone, Comuni, associazioni economiche, istituti di ricerca e di formazione, AGIRE, Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Attuazione di una strategia di marketing territoriale comune tra Cantone, ERS e attori sul territorio (associazioni economiche, aziende) al fine di promuovere e migliorare la visibilità delle zone industriali e dei poli di sviluppo economico del comprensorio - Rafforzare le strutture esistenti sul territorio (ad es. ARS), affidandogli maggiori compiti concernenti la promozione territoriale
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Rilanciare e sviluppare il comprensorio in funzione delle risorse disponibili che offre per lo svolgere di attività economiche - Attrarre aziende attive nei settori di punta
<i>Quando ?</i>	Da fare

<i>Misura 20</i>	<i>Centro di consulenza regionale per la messa in rete delle aziende</i>
<i>Chi ?</i>	Cantone, Comuni, associazioni economiche, istituti di ricerca e di formazione, AGIRE, Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Mappatura del tessuto industriale della Regione - Definizione dei bisogni e delle aspettative delle aziende - Sfruttare le competenze esistenti sul territorio (ERS, istituti di ricerca e di formazione, ecc.)
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizzazione delle zone industriali e delle aziende attive nel comprensorio - Messa in rete e collaborazioni interaziendali - Diffusione del sapere e transfer di conoscenza - Rilancio della progettualità e della creatività
<i>Quando ?</i>	Da fare

<i>Misura 21</i>	<i>Sviluppo e consolidamento della banca dati sui terreni disponibili per l'insediamento di attività economiche; creazione di un inventario di tutti gli edifici vuoti o in vendita</i>
<i>Chi ?</i>	Cantone (DFE + DT), Comuni, Enti Regionali per lo Sviluppo
<i>Come ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Collaborazione con i Comuni, i Patriziati, le fiduciarie, le FFS e i proprietari di terreni per completare (e aggiornare costantemente) le banche dati - Valutare la creazione di un inventario (con planimetrie, ecc.) di tutti gli edifici vuoti o in vendita (di ogni tipo: residenziale, turistico, commerciale, misto, ecc.) finalizzato a creare una documentazione degli oggetti in vendita sul mercato immobiliare da sottoporre a investitori di Oltre Gottardo
<i>Obiettivi ?</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Avere uno strumento operativo che permetta di rispondere efficientemente alle richieste di nuovi insediamenti o di espansione di quelli esistenti - Conoscere la situazione reale sul terreno per proporre misure di pianificazione del territorio - Promuovere l'arrivo di nuovi investitori e il recupero di immobili in disuso
<i>Quando ?</i>	Parzialmente in atto, da consolidare

5. Conclusioni

Gli effetti di AlpTransit dipendono soprattutto dalle condizioni generali che offrirà il nostro Cantone su più livelli (politico, istituzionale, economico,...), motivo per il quale durante l'interpretazione dei risultati è stata considerata di particolare importanza la validità per più aspetti degli ambiti di intervento. Le indicazioni proposte sono basate principalmente sul promovimento dell'attività economica e la creazione delle condizioni quadro per lo sviluppo delle attività economiche e turistiche, in modo da rendere più competitivo il nostro territorio. AlpTransit non sconvolgerà l'economia locale ticinese, ma potrà contribuire al suo sviluppo con un significativo impulso positivo.

Il presente documento evidenzia l' "Ist-Zustand" e le priorità di intervento sulle quali è ora necessario focalizzarsi per intraprendere progetti specifici. Ciò comporterà l'approfondimento di progetti nuovi o già intrapresi. Per rispondere al meglio alle sollecitazioni di AlpTransit in tempi brevi, sarà fondamentale la coordinazione tra gli attori territoriali e l'adozione di un approccio proattivo dei vari attori coinvolti sul territorio, sia pubblici che privati. Vi è pertanto la necessità di fissare incontri regolari per lo sviluppo e la realizzazione di questi punti che permettano di sfruttare le opportunità di AlpTransit, in collaborazione con gli attori chiave e i partner principali (FFS, Cantone,...). Nel suo ruolo di facilitatore e di coordinatore, l'ERS-BV è a disposizione degli stakeholder (Comuni, Cantone, ecc.) per mettere in rete tutti gli attori e per sviluppare i progetti e le misure summenzionati.